

Nederlandse tekst (titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973)

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE

A R R E S T

Nr. 129.411 van 17 maart 2004

A.148.551/XIII-3289

In zake:

1. **de gemeente Sint-Pieters-Woluwe,**
2. **de burgemeester van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe,**
3. **COOMANS** Jacques,
4. **EVARD-DECOSTER** Simone,
5. **KURGAN** Daniel
6. **MAGREZ-SONG** Georgette,
7. **PETIT** Frédéric,
8. **PONTEVILLE** Jacques,
9. **VAN BOECKEL** François,

die woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Dominique LAGASSE, advocaat,
Terhulpesteenweg 187
1170 Brussel,

tegen:

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Mobiliteit,

die woonplaats heeft gekozen bij
Mr. Jan BOUCKAERT en
Mr. Philip DE KEYSER, advocaten,
Henri Wafelaertsstraat 47-51/1
1060 Brussel.

Tussenkomen partijen:

1. **de gemeente Machelen,**
2. **LAGAE** Gregory,
3. **MARCELIS** Christiane,
4. **GOOVAERTS** Luc,

die woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Philippe DECLERCQ, advocaat,
Tiensesteenweg 271
3010 Leuven,

5. **DE BECKER** Fernande,
6. **HUTSEBAUT** Philippe,
die woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Kris LARDENOIT, advocaat,
Antoine Dansaertstraat 92
1000 Brussel

**DE RAAD VAN STATE, XIIIe KAMER,
RECHTSPREKEND IN KORT GEDING,**

Gezien de op 9 maart 2004 ingestelde vordering, waarbij de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, de burgemeester van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, Jacques COOMANS, Simone EVRARD-DECOSTER, Daniel KURGAN, Georgette MAGREZ-SONG, Frédéric PETIT, Jacques PONTEVILLE en François VAN BOECKEL de schorsing vorderen, volgens de procedure van de uiterst dringende noodzakelijkheid, van de tenuitvoerlegging van “de beslissing van de federale minister van Mobiliteit om de regeling te wijzigen van preferentieel gebruik van de start- en landingsbanen van de luchthaven Brussel-Nationaal (Preferential runway system), die tijdens een persconferentie van 27 februari 2004 voorgesteld is als een beslissing ter uitvoering van de opdracht om de dag- en nachtvluchten te spreiden;

Gezien het op 12 maart 2004 ingediende verzoekschrift, waarbij de gemeente Machelen, Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS en Luc GOOVAERTS vragen om als tussenkomende partijen te mogen optreden in het kort geding volgens de procedure van de uiterst dringende noodzakelijkheid;

Gezien het op 12 maart 2004 ingediende verzoekschrift, waarbij Fernande DE BECKER en Philippe HUTSEBAUT vragen om als tussenkomende partijen te mogen optreden in het kort geding volgens de procedure van de uiterst dringende noodzakelijkheid;

Gelet op de beschikking van 10 maart 2004, waarvan aan de partijen kennis is gegeven en waarbij deze worden opgeroepen om te verschijnen op 12 maart 2004 om 14.30 uur;

Gelet op de beschikking van 10 maart 2004, waarbij wordt besloten dat er grond is om de zaak te verwijzen naar een driedelige kamer;

Gezien de nota met opmerkingen en het administratief dossier van de verwerende partij;

Gehoord het verslag van de heer HANOTIAU, kamervoorzitter;

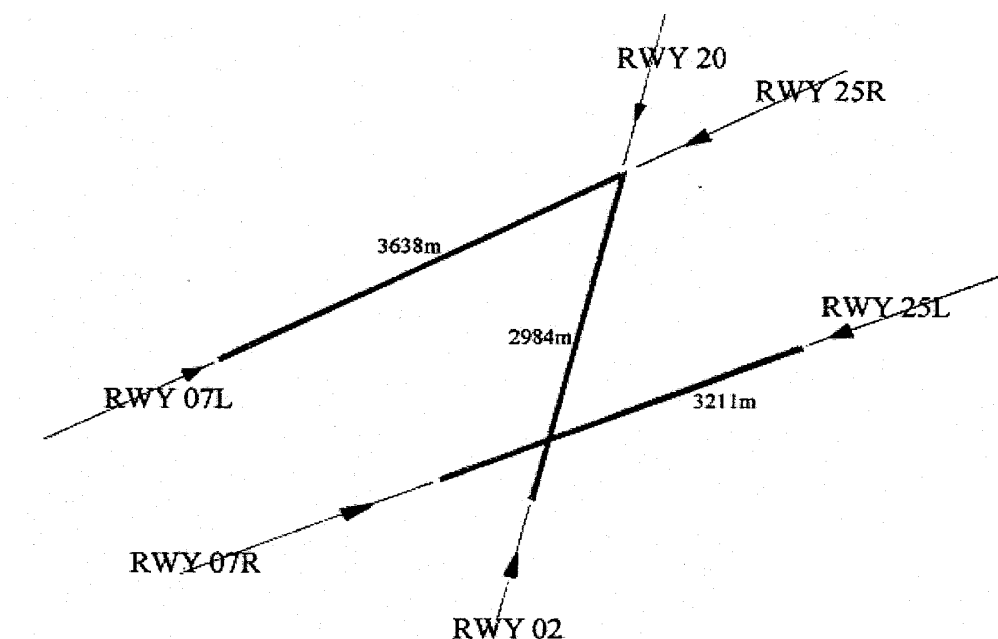
Gehoord de opmerkingen van Mr. Dominique LAGASSE en Mr. Nathalie STOESSEL, advocaten, die voor de verzoekende partijen verschijnen, van Mr. Jan BOUCKAERT, Mr. Philip DE KEYSER, en Mr. Pierre-Olivier DE BROUX, advocaten, en de heer DE CLIPPEL, directeur bij het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), die voor de verwerende partij verschijnen, van Mr. Philippe DECLERCQ, advocaat, die voor de gemeente Machelen, Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS en Luc GOOVAERTS verschijnt, en van Mr. Kris LARDENOIT, advocaat, die voor Fernande DE BECKER en Philippe HUTSEBAUT verschijnt;

Gehoord het andersluidend advies van de heer THIBAUT, auditeur bij de Raad van State;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat de volgende feiten dienstig zijn voor het onderzoek van de vordering tot schorsing:

1. De luchthaven Brussel-Nationaal beschikt over drie landings- of startbanen, die in de beide richtingen kunnen worden gebruikt en die een "Z" vormen:



- baan 25R-rechts (250/ naar Brussel gericht) of in omgekeerde richting 07L-links (70/ naar Leuven gericht) is 3.638 meter lang; ze loopt evenwijdig met de Haachtsesteenweg en wordt voornamelijk in de oost-westrichting (25R) gebruikt als startbaan; ze wordt ook gebruikt voor landingen; ze vormt het bovenste streepje van de "Z ";
- baan 25L-links of in omgekeerde richting 07R-rechts, loopt evenwijdig met de eerste, maar ligt er ongeveer twee kilometer vandaan; ze is 3.211 meter lang; ze vertrekt vanuit Kortenberg naar Zaventem-centrum over de Waterlooosesteenweg; in de praktijk wordt ze alleen gebruikt voor landingen van oost naar west (25L) door vliegtuigen uit de richting Leuven en Erps-Kwerps; ze vormt het onderste streepje van de "Z ";
- baan 02 (op 20/ van zuid naar noord) of in omgekeerde richting 20 (200/ noordzuid gericht) is 2.984 meter lang; ze is dus korter dan de twee andere genoemde banen; die baan vormt een helling naar het Zuiden (hoogteverschil tussen het begin en het einde van de baan: 77 voet); ze vormt de diagonale lijn van de "Z" en loopt van Melsbroek naar Sterrebeek of omgekeerd.

Volgens de verwerende partij zou “landen op baan 07L en 07R (...) beperkt (zijn) door de afwezigheid van een landingssysteem (ILS), waardoor er de facto vier banen zijn waarop regelmatig geland kan worden: 25L, 25R, 02 en 20” (blz. 13 van de bestreden handeling).

2. In de pilootinstructies van de "Aeronautical Information Publication" (AIP), gepubliceerd door BELGOCONTROL, staat op bladzijde AD 2.EBBR 16, punt 7.2. "Preferential runway system" de regeling van preferentieel gebruik van de start- en landingsbanen; in dat punt staat dat de toestellen bij droog weer, voorzover de windcomponenten onder bepaalde grenswaarden liggen, altijd baan 25R gebruiken om op te stijgen en baan 25L om te landen, waarbij baan 25R ook kan worden gebruikt voor landingen, als de controletoren dat wenst, terwijl andere vliegtuigen tegelijk naderen.

3. Als de windcomponenten de maximale waarde overstijgen, wordt een baan aangewezen die voor de windrichting beter geschikt is. Zo wordt baan 02(20) regelmatig gebruikt als start- en landingsbaan bij sterke noorden- of oostenwind, minder vaak bij zuidenwind.

4. De verzoekende partijen voeren het volgende aan:

- willen vliegtuigen op die baan 02(20) landen, dan zijn ze volgens de verzoekende partijen genoodzaakt om zeer laag over de gemeenten Oudergem (Leonardkruispunt), Sint-Pieters-Woluwe (Sint-Aleidiswijk, Groene Corniche, Stokkel), Kraainem, Wezembeek-Oppem, Sterrebeek en Zaventem te vliegen, zeer dichtbevolkte gebieden;
- aangezien die baan erg kort is, moeten vliegtuigen die daar opstijgen, harder optrekken en hebben ze meer tijd nodig om op te stijgen, wat de door hen veroorzaakte geluidsoverlast en het bereik van die hinder doet toenemen;
- als landingsbaan daarentegen leveren de banen 25R en 25L aanzienlijk minder hinder en gevaren op, aangezien de vliegtuigen die daar landen over vrij dunbevolkte wijken van Noord-Brabant vliegen;
- het gebruik van baan 02(20) veroorzaakt bijgevolg veel meer geluidsoverlast, verontreiniging en veiligheidsrisico's dan het gebruik van de banen 25R en 25L.

Baan 02(20) wordt dus, zo betogen de verzoekers, alleen in gebruik genomen om dwingende redenen van luchtveiligheid wanneer de windkracht de internationaal vastgestelde waarden overstijgt.

5. Van de opeenvolgende maatregelen tot beperking van de geluidshinder voor de omwonenden van de luchthaven moet uit de bestreden handeling en de nota met opmerkingen van de verwerende partij vooral het volgende worden onthouden:

5.1. Aan de beheersing van de geluidshinder veroorzaakt door de vluchten - vooral de nachtvluchten - van en naar Brussel-Nationaal heeft de federale regering sedert 1999-2000 op een steeds systematischer wijze aandacht besteed.

Een nieuw Preferential Runway System maakte deel uit van een "princiepsakkoord tussen de Federale Regering, de Vlaamse en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over een coherent geluidsbeleid voor de nacht voor de luchthaven van Zaventem" d.d. 26 februari 2002, dat op 16 juli 2002 is bekrachtigd en uitgebreid. Die akkoorden voorzagen in het invoeren van nieuwe, "geoptimaliseerde" (dat wil zeggen: meer geconcentreerde), vliegroutes voor baan 25R en van het "Stable Concentrated Runway System" voor het gebruik van de banen 25R en 25L voor nachtvluchten vanaf 26 december 2002 op voorwaarde dat door middel van een effectonderzoek aangetoond zou worden dat met die maatregelen de nagestreefde doelstelling wordt bereikt.

Uit de eerste concrete evaluaties (door metingen van de geluidsniveaus) van de eerste zogenaamde "concentratiemaatregelen" in november 2002 bleek dat de invoering van die nieuwe "geoptimaliseerde" vliegroutes leidde tot een aanzienlijke toename van de geluidshinder (frequentie van de geluidspieken) in de zones ten noorden van Brussel. In het Overlegcomité is toen overeengekomen om de uitvoering van de "geoptimaliseerde" vliegroutes en van het "Stable Concentrated Runway System" niet voort te zetten tenzij aangetoond wordt dat door die zogenaamde "concentratiemaatregelen" geen nieuwe omwoners aan geluidsoverlast worden blootgesteld en dat de thans gehinderde omwoners geen zwaardere geluidsoverlast ondervinden dan tevoren.

In de notulen van het Overlegcomité van 24 januari 2003 staat in dat verband het volgende:

- " - Punt 5/ van de notificatie van het Overlegcomité van 29 november 2002 luidt als volgt: "De definitieve optimalisatie van de vliegprocedures en de verandering van het baangebruik (stable runway concentrated model) zullen ingevoerd worden nadat vastgesteld werd dat zij voldoen aan de voorwaarden van art. 4.2 (geen nieuwe gehinderden en geen zwaardere belasting voor de actueel gehinderden ten opzichte van een reële contour

2001) en 4.3 van het akkoord van 16 juli 2002." Het akkoord specificeert het criterium voor de bepaling van hinder niet verder, maar in werkgroep is besloten de berekening te laten gebeuren in LAeq 55 dB(A).

- De betrokken regeringen erkennen echter dat het gebruikte criterium onvoldoende rekening houdt met de frequentie van de overvluchten en dat derhalve het stable runway concentrated model in zijn voorziene vorm onuitvoerbaar is.
- Het probleem van de overlast in de Noordrand blijkt net te liggen in deze frequentie van overvluchten.
- Om het erkende probleem van de frequentie op te lossen, moet er een grotere spreiding van de vluchten worden voorzien.
- Als logisch spreidingscriterium wordt de bestemming van de vluchten genomen.

(...) In functie van de bestemmingen wordt volgende routeverdeling gebruikt:

- de vliegtuigen met bestemming HUL met een QC<4 vliegen via de 20 over de Oostrand; de optimalisatie van de bestaande procedure wordt voortgezet;
- de vliegtuigen met bestemming CIV met een QC<4 vliegen via de 25R in het verlengde van de piste (centraal);
- de vliegtuigen met bestemming HUL en CIV met QC>4 vliegen via de 25R volgens een nieuwe uitwaaieringsprocedure, geoptimaliseerd tussen de CIV 6C en de CIV 7C en afgebakend door way points;
- de vliegtuigen met bestemming NICKY, COX vliegen via de 25R rechtse bocht (Noordrand)."

Zo komt het, volgens de verwerende partij, dat het Preferential Runway System "Stable Concentrated Runway Use" voor de nacht nooit volledig is toegepast; dit model is immers strijdig met het beginsel van de spreiding van de geluidsoverlast.

Op 14 februari 2003 heeft het Overlegcomité besloten dat het akkoord van 24 januari 2003 volledig zou worden uitgevoerd.

5.2. Tegen die twee beslissingen zijn een vordering tot schorsing en een beroep tot nietigverklaring ingesteld. De vordering tot schorsing is afgewezen bij arrest nr. 125.026 van 4 november 2003.

5.3. Na het akkoord van 14 februari 2003 is vanaf 15 mei 2003 een spreiding toegepast van de nachtelijk opstijgende vliegtuigen die over de Noordrand vliegen.

Er zijn afzonderlijke procedures uitgewerkt voor de toestellen die opstijgen in de richting van baken NIK (voor alle vliegtuigen), baken COA (alle vliegtuigen), baken HUL en baken CIV (voor vliegtuigen met een geluidsquotum hoger dan 4).

Vanaf 12 juni 2003 is een procedure toegepast voor nachtvluchten over Brussel in de richting van baken CIV (voor vliegtuigen met een geluidsquotum hoger dan 4).

5.4. Op 10 juni 2003 beslist het hof van beroep te Brussel, rechtsprekend in kort geding naar aanleiding van een geding dat was ingesteld door 47 inwoners van de Noordrand van Brussel, dat de geïntimeerden (BIAC, Belgocontrol en de Belgische Staat) boven of in de geluidsomgeving van het geografische gebied, omschreven als 'de Noordrand', geen dag- en nachtvertrekken voor vliegtuigen mogen toelaten of laten gebeuren die een geluidshinder veroorzaken die overschrijdt hetgeen gemiddeld kan worden bereikt wanneer alle beschikbare banen op de luchthaven relatief gelijk worden gebruikt en alle mogelijke vluchtroutes over welke zones van het grondgebied dan ook, met gespreide uitwaaiëringstracés worden benut. De geluidsoverlastpieken mogen de normen van de WHO niet overschrijden. Het opgelegde verbod gaat in vanaf de éénnegentigste dag na de betekening van het arrest.

Zodoende gebiedt het hof de bevoegde instanties een beleid te voeren dat erop gericht is de geluidsoverlast billijk te spreiden door alle beschikbare banen en alle mogelijke vliegprocedures te benutten.

In zijn arrest van 18 november 2003 legt het hof een dwangsom op ingeval het op 10 juni 2003 gewezen arrest niet wordt nageleefd.

Op 4 maart 2004 vernietigt het Hof van Cassatie, waarbij het de conclusies van de advocaat-generaal van 19 februari 2004 volgt, het arrest van het hof van beroep te Brussel van 10 juni 2003, door het door de Belgische Staat aangevoerde middel aan te nemen, dat ontleend was aan schending van het beginsel van de scheiding der machten.

5.5. Ondertussen bepaalt een op 10 juli 2003 ondertekend regeerakkoord het volgende:

"Wat betreft de storingen veroorzaakt door het luchtverkeer, en meer bepaald de nachtvluchten, neemt de regering het akkoord van 24 januari 2003 als vertrekpunt. Een precieze evaluatie zal gemaakt worden van de zones die overvlogen worden, gemeente per gemeente en/of wijk per wijk in de gemeente om de geluidsimpact die de bevolking ondergaat te meten en om de ervaren geluidshinder te verzachten door een meer evenwichtige spreiding. De geluidsimpact zal zone per zone geëvalueerd worden, die op een objectieve manier beschreven zullen worden, en volgens het principe van de billijke spreiding. Onder meer billijke spreiding verstaat men o.m. een herziening van de vliegprocedures in functie van de bevolking en/of de zones die overvlogen worden en van het type vliegtuig, alsook een meer gediversifieerd gebruik van de verschillende landings- en opstijgpistes. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met de veiligheid van de bevolking, met het luchtverkeer en met het beheer van de luchthaven.

(...)

In afwachting van deze evaluatie en van een globale en billijke oplossing zullen de vliegtuigen met een QC>4 die in de richting Huldenberg vliegen tijdelijk de routes ten oosten van Brussel volgen, waarbij de bestaande procedures zullen worden gevolgd. De route CIV-H [CIV-M] zal meer het tracé volgen dat het dichtst bij de Brusselse ring ligt.

Voor de dagvluchten besluit de regering tot een meer billijke verdeling van de hinder, rekening houdend met volgende principes: (1) een nauwkeurige evaluatie van de huidige situatie, conform de aanpak voor de nachtvluchten (kadaster van het geluid, geluidsimpact zone per zone en evenwichtige spreiding) en (2) een verhoging van de opstijgtaksen voor de luidruchtige vliegtuigen met een QC hoger of gelijk aan 12, die opstijgen tussen 21 u. en 23 u. en tussen 6 u. en 8 u.

Bovendien zullen in het algemeen wat piste 25 rechts betreft, de vliegprocedures geoptimaliseerd worden door het achteruitschuiven met 300 meter van de opstijgdrempel.

De regering zal tenslotte de procedures inzake 'Noise Abatements' versterken en op hun toepassing waken."

Het regeringsakkoord van 20 juli 2003 heeft aanleiding gegeven tot verscheidene overgangsmaatregelen voor de uitvoering ervan, inzonderheid wat betreft het Preferential Runway System dat in werking is gesteld in het kader van de invoering van het Stable Runway Concept. Bij beslissing van 22 juli 2003 verlopen de nachtvluchten van zware vliegtuigen (QC tussen 4 en 12) richting Huldenberg voortaan via baan 20.

5.6. Op 25 juli 2003 is een werkgroep opgericht: BRUNORR (Brussels Airport Noise Reduction and Redistribution). Die werkgroep bestaat uit de vertegenwoordigers van BIAC, Belgocontrol en het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV).

Op 26 september 2003 is een "Stappenplan voor de spreiding van de dag- en nachtvluchten op de luchthaven Brussel-Nationaal" uitgewerkt door de werkgroep-BRUNORR. Dat plan heeft tot doel alle stappen voor te stellen die nodig zijn om het regeerakkoord van 10 juli 2003 uit te voeren. Dat stappenplan wordt op 30 september 2003 door het onafhankelijk internationaal orgaan Eurocontrol bekrachtigd.

De initiatieven die in dat plan worden voorgesteld, zijn ingedeeld in drie "fasen":

- 1/ spreiding op basis van het gebruik van de banen;
- 2/ spreiding op basis van de gekozen routes;
- 3/ investeringen in infrastructuur.

Voordat die fasen worden uiteengezet, wordt eerst uitgelegd hoe de geluidshinder die door de omwonenden wordt ervaren, zal worden geëvalueerd (het 'geluidskadaster')".

Met de eerste "fase" van de maatregelen die in het plan worden voorgesteld, wil men de vluchten spreiden door meer afwisseling te brengen in het gebruik van de verschillende bestaande start- en landingsbanen. Die spreiding is onderzocht door de werkgroep-BRUNORR op basis van een spreidingsmaatregel waarbij wordt berekend hoeveel toestellen boven de zes zones, in het onmiddellijke verlengde van de banen, opstijgen en landen:

- Zone 1, in het verlengde van 25R: Diegem/Haren
- Zone 2, in het verlengde van 07R: Zaventem
- Zone 3, in het verlengde van 20: Wezembeek-Oppem
- Zone 4, in het verlengde van 25L: Erps-Kwerps
- Zone 5, in het verlengde van 07L: Steenokkerzeel
- Zone 6, in het verlengde van 02: Perk

Het aantal vluchten wordt gewogen op basis van het soort beweging(opstijgen of landen), het vliegtuigtype en het tijdstip (dag, avond of nacht).

Vervolgens is een overzicht gemaakt van de verschillende mogelijke scenario's voor een gelijktijdig gebruik van de banen, waarbij de

beperkingen in acht zijn genomen die het gevolg zijn van de weersomstandigheden, de technische regels van het luchtvaartverkeer (onder meer de technische faciliteiten waarmee de banen uitgerust moeten zijn), en de capaciteit. Rekening houdend met de veiligheid zijn acht scenario's in aanmerking genomen, die verschillen op het stuk van de capaciteit. Andere scenario's zijn, volgens de verwerende partij om diverse meteorologische of procedurele redenen (onverenigbaarheid met de bestaande of geplande routes), niet in aanmerking genomen.

Op basis van die in aanmerking genomen scenario's zijn een twintigtal concrete scenario's voor het gebruik van de banen per week onderzocht. Het scenario dat gekozen is maakt, volgens de verwerende partij, een maximale spreiding mogelijk, waarbij rekening wordt gehouden met de beperkingen qua veiligheid en capaciteit.

5.7. Op 3 december 2003 is er binnen de federale regering met betrekking tot de spreiding een "princiepsakkoord" afgesloten, met dien verstande dat de goedgekeurde regeling beschouwd moet worden als een voorlopige regeling:

- 1/ het geluidskadaster: de methodologische principes worden aanvaard, mits het model door maatregelen "ter plaatse" wordt bekrachtigd;
- 2/ het gebruik van de banen: scenario A31, zoals dat is gewijzigd naar aanleiding van de opmerkingen van BIAC en Belgocontrol en na nog een wijziging om de situatie voor zone 3 (Wezembeek-Oppem) te verlichten, wordt aanvaard;
- 3/ de vliegroutes: een aantal bestaande opstijgprocedures voor baan 25R worden als volgt gewijzigd:
 - richting noorden en oosten (bakens Helen, Denut, NIK): het concentratie-effect, dat voortvloeit uit de verplichting om "way points" te gebruiken (draaien boven een bepaald punt), valt weg; voortaan kan de bocht worden genomen nadat een bepaalde hoogte is bereikt (700 voet).
 - richting zuiden: voor toestellen die tijdens het weekend overdag vertrekken, wordt de Chabert-route weer ingevoerd. Daarbij wordt in zuidelijke richting opgestegen, in rechte lijn boven Brussel.

Voorts voorziet het verslag nog in een vliegverbod voor vliegtuigen die het meest geluidshinder veroorzaken (QC >24) (lees: 4) tussen 6 uur en 7 uur 's morgens.

De tenuitvoerlegging van die beslissing is geschorst bij arrest nr. 126.699 van 19 december 2003.

Op 16 januari 2004 heeft de Ministerraad meer bepaald de beslissing van 3 december 2003 ingetrokken.

5.8. Op 28 februari 2004 stelt de Minister van Mobiliteit een nieuw plan van preferentieel baangebruik vast ("Preferential Runway System") en vraagt hij "aan BELGOCONTROL om de AIP, hoofdstuk EBBR AD 2.20.7.2.2 Preferential Runway System op de volgende manier aan te passen:

		Day		Night	
		0500 to 1559	1600 to 2159	2200 to 0159	0200 to 0459
Monday	TOF	25R		20	07R/07L/02
	LDC	25R/25L		25L/25R	02
Tuesday	TOF	25R		25R/20	
	LDC	25R/25L		25R/25L	
Wednesday	TOF	25R		25R	02/07R/07L
	LDC	25R/25L		25R/25L	02
Thursday	TOF	25R		25R/20	
	LDC	25R/25L		25R/25L	
Friday	TOF	25R		20	02/07R/07L
	LDC	25R/25L		25R/25L	02
Saturday	TOF	07R/07L/02 (odd week) 25R (even week)		25L	
	LDC	02 (odd week) 25R/25L (even week)		25R	
Sunday	TOF	20	25R/25L	25R/20	
	LDC	25R	25R/25L	25R/25L	

en per NOTAM en door publicatie in de AIP de nodige schikkingen te treffen voor inwerkingtreding van het baangebruik de nacht 18 maart 2003 (lees: van het

baangebruik 's nachts op 18 maart 2004) en door publicatie in de AIP de nodige schikkingen te treffen voor inwerkingtreding van het baangebruik voor de dag 18 april 2003 (lees: van het baangebruik overdag op 18 april 2004)".

Dat is de bestreden handeling;

Overwegende dat de gemeente Machelen, Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS en Luc GOOVAERTS bij een op 12 maart 2004 ingediend verzoekschrift vragen als tussenkomende partij te mogen optreden in het kort geding ingesteld onder aanvoering van de uiterst dringende noodzakelijkheid; dat er grond bestaat om het verzoek tot tussenkomst van de drie laatstgenoemde verzoekers, die natuurlijke personen zijn, in te willigen, aangezien zij, doordat zij in Diegem en in Machelen verblijven, dicht bij de luchthaven wonen; dat het verzoek tot tussenkomst van de gemeente Machelen daarentegen behoort te worden afgewezen om de motieven die hierna uiteengezet zullen worden;

Overwegende dat Fernande DE BECKER en Philippe HUTSEBAUT, bij een op 12 maart 2004 ingediend verzoekschrift, vragen als tussenkomende partij te mogen optreden in het kort geding ingesteld onder aanvoering van de uiterst dringende noodzakelijkheid; dat er grond bestaat om het verzoek tot tussenkomst van de verzoekers in te willigen, aangezien zij, doordat zij in Diegem en in Grimbergen verblijven, dicht bij de luchthaven wonen;

Overwegende dat Fernande DE BECKER en Philippe HUTSEBAUT, die in gemeenten van het Vlaams Gewest wonen, en die hun verzoekschrift in het Nederlands hebben ingediend, met toepassing van artikel 60 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, vragen dat de zaak naar de tweetalige kamer van de Raad van State wordt verwezen;

Overwegende dat Fernande DE BECKER en Philippe HUTSEBAUT, natuurlijke personen zijn die in eigen naam handelen; dat zij zich bijgevolg niet kunnen beroepen op het voormelde artikel 60, dat inzonderheid alleen betrekking heeft op beroepen betreffende beslissingen tot regeling van de individuele rechtstoestand van een titularis van een overheidsambt; dat de exceptie niet kan worden aangenomen;

Overwegende dat Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS en Luc GOOVAERTS, hunnerzijds, van mening zijn dat de zaak gelokaliseerd kan

worden op het grondgebied van het Vlaams Gewest, gelet op de ligging van de luchthaven; dat zij daaruit afleiden dat de zaak moet worden verwezen naar een eentalig Vlaamse kamer van de Raad van State;

Overwegende dat de zaak waarop de bestreden beslissing betrekking heeft noch gelokaliseerd, noch lokaliseerbaar is in de zin van artikel 17 van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, gecoördineerd op 18 juli 1966, naar welk artikel verwezen wordt in artikel 39 van de voormelde wetten, aangezien de beslissing, die door een federale overheid genomen is, betrekking heeft op de luchtvaart en de vliegverkeersregelen en daarvan een officiële publicatie in het Engels is verschenen; dat, bijgevolg, overeenkomstig artikel 53, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, “de behandeling geschiedt in de taal van de akte waarbij de zaak bij de Raad van State werd ingediend”; dat de exceptie niet kan worden aangenomen;

Overwegende dat Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS en Luc GOOVAERTS, de aanwending van de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid betwisten; dat zij uiteenzetten dat de verwerende partijen op zijn minst 8 dagen hebben gewacht voordat ze hun vordering tot schorsing hebben ingesteld, terwijl uit de voorgeschiedenis van zaak en uit het relaas dat de verzoekende partijen van de feiten geven, blijkt dat zij de procedure die aan de bestreden beslissing vooraf is gegaan met grote aandacht hebben gevolgd;

Overwegende dat de toepassing van de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid, die de uitoefening van de rechten van verdediging en het onderzoek van de zaak tot een strikt minimum beperkt, uitzonderlijk moet blijven, en alleen kan worden aanvaard wanneer het gevaar dat de schorsingsprocedure beoogt te voorkomen dreigend is, en op voorwaarde dat de verzoekende partij al het nodige heeft gedaan om de schade te voorkomen en om de zaak zo spoedig mogelijk aanhangig te maken bij de Raad van State; dat de uiterst dringende noodzakelijkheid niet alleen mag worden beoordeeld op basis van het feit dat de daadwerkelijke uitvoering van de handeling waarvan de schorsing wordt gevorderd ophanden is, maar ook op basis van de datum van de kennisgeving of, in voorkomend geval, van de kennisneming van die handeling, de uitvoerbaarheid ervan en de houding van de verzoekende partij;

Overwegende dat de vordering in het onderhavige geval is ingesteld op 9 maart 2004; dat er niets aan te merken valt op de snelheid waarmee

de verzoekers hebben gereageerd; dat moet worden aangenomen dat een termijn van negen dagen normaal is om werkelijk en voldoende kennis te krijgen van de beslissing waarvan op 28 februari 2004 aan BELGOCONTROL kennis is gegeven en die op 27 februari 2004 voorgesteld is op een persconferentie; dat zulks in casu des te meer geldt daar, ten eerste, aangekondigd was dat de ministerraad op zijn vergadering van 5 maart het nieuwe spreidingsplan zou onderzoeken, en, ten tweede, de verzoekende partijen niet eerder dan op de terechtzitting of kort tevoren, de volledige tekst van de bestreden beslissing in handen hebben gekregen; dat de toepassing van de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid de verwerende partij en de tussenkomenende partijen niet heeft belet hun argumenten aan te voeren en de verwerende partij niet heeft verhinderd een nota met opmerkingen over te leggen en een administratief dossier neer te leggen; dat voorts uit de beslissing blijkt dat ze vanaf 18 maart moet worden toegepast; dat de toepassing van de gewone procedure de verzoekende partijen bijgevolg niet in staat zou stellen op tijd een beslissing te verkrijgen; dat de exceptie dient te worden verworpen;

Overwegende dat de verwerende partij een exceptie van niet-ontvankelijkheid opwerpt die ontleend is aan het feit dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij de zaak, enerzijds op de grond dat het belang van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe en van haar burgemeester samenvalt met het algemeen belang en anderzijds op de grond dat voor alle verzoekende partijen geldt dat de bestreden beslissing voor hen geen enkel nadeel oplevert, aangezien ze geen enkele verordenende kracht bezit, ze niet bindend van aard is en er niet toe strekt juridische gevolgen te doen ontstaan;

Overwegende dat de verzoekende gemeente en haar burgemeester hun belang rechtvaardigen door de omstandigheid dat de bestreden handeling zal leiden tot een sterke toename, zowel van de geluidshinder als van het gevaar dat een vliegtuig neerstort op het grondgebied van de gemeente, terwijl ze niet bevoegd zijn om maatregelen inzake luchtvaartveiligheid te nemen; dat ze eveneens aanvoeren dat de beschermingsmaatregelen waartoe zij zouden kunnen beslissen om hun inwoners te beschermen tegen de toename van de geluidshinder die door de bestreden handeling wordt veroorzaakt overdreven zouden zijn ten opzichte van de gemeentelijke begroting en dat voor hen dan ook het gevaar dreigt dat hun inwoners hun toevlucht zoeken in andere gemeenten zonder dat ze enige maatregel kunnen treffen om hen van dat voornemen af te brengen; dat, meer in het bijzonder, volgens hen, de burgemeester, in zijn hoedanigheid van rechtstreeks verantwoordelijke voor

de veiligheid en de rust in zijn gemeente, zijn verantwoordelijkheid aanzienlijk zou kunnen zien toenemen als de bestreden beslissing ten uitvoer zou worden gelegd;

Overwegende dat het belang dat deze verzoekende partijen aanvoeren zich niet onderscheidt van het algemeen belang en niet samenvalt met het gemeentelijk belang; dat dit belang niet specifiek is en dat de exceptie gegrond is zowel ten aanzien van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe als ten aanzien van haar burgemeester; dat, voor het overige, de burgemeester er niet in slaagt aan te tonen welk rechtstreeks verband er zou bestaan tussen de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling en de uitoefening van de bevoegdheden die hij krachtens de nieuwe gemeentewet bezit; dat de exceptie die de verwerende partij heeft opgeworpen in zoverre gegrond is;

Overwegende dat om dezelfde redenen het verzoek tot tussenkomst van de gemeente Machelen onontvankelijk is, aangezien die gemeente in wezen aanvoert dat als het belang van de verzoekende gemeente wordt aanvaard, ook het hare moet worden aanvaard, doordat zij het zou zijn die te lijden zou hebben onder de hinder die de verzoekende gemeente aanvoert ingeval de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing zou worden geschorst;

Overwegende dat, wat betreft de overige verzoekers, die binnen de as van baan 02(20) wonen of verblijven, de opgeworpen exceptie, aangaande de stelling dat de beslissing niet van bindende aard is, verband houdt met de exceptie aangaande de aard van de bestreden handeling;

Overwegende dat de verwerende partij een exceptie van niet-ontvankelijkheid opwerpt wegens de aard van de beslissing waarvan de schorsing van tenuitvoerlegging wordt gevorderd; dat ze betoogt dat de bestreden beslissing geen administratieve handeling is die bij de Raad van State kan worden aangevochten, aangezien ze geen handeling is waarvan het de bedoeling is dat ze rechtsgevolgen veroorzaakt; dat de verplichting voor BELGOCONTROL om de tabel te publiceren met een systeem van preferentieel baangebruik daaraan geen enkel bijzonder rechtsgevolg verleent, dat het systeem voor het baangebruik vervat in de bekritiseerde handeling niet geacht kan worden bindende kracht te bezitten, aangezien dat baangebruik precies als “preferentieel” wordt bestempeld, dat zo een systeem rechtstreekse concurrentie ondervindt van een reeks andere, al dan niet verplichte criteria, die ofwel meteorologisch van aard zijn ofwel verband houden met de staat van de banen of met de praktische organisatie; dat het volgens haar wel

degelijk de toewijzing van de baan door BELGOCONTROL is die door de piloten moet worden nageleefd krachtens artikel 27, 5/, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen; dat ze erop wijst dat in artikel 3 van het beheerscontract wordt bepaald dat BELGOCONTROL ermee belast is te zorgen voor de veiligheid van de luchtvaart en dat daarin daartoe wordt gepreciseerd dat ze instaat voor de luchtverkeersdienstverlening op de luchthaven Brussel-Nationaal en de naderingszones ervan; dat ze betoogt dat alleen deze uiteindelijke bepaling van de te gebruiken baan, op basis van die criteria, “rechtsgevolgen” voortbrengt ten aanzien van de piloten en dat de tabel alleen richtsnoeren bevat in verband waarmee BELGOCONTROL beslist ze al dan niet toe te passen; dat ze overigens van oordeel is dat de publicatie van dat systeem in de AIP evenmin een aanwijzing is op basis waarvan kan worden besloten dat dit systeem bindend van aard is, aangezien zoals in arrest nr. 126.669 van 19 december 2003 aangegeven is, de AIP slechts technische uitvoeringsmaatregelen bevat; dat ze er voorts op wijst dat de bestreden beslissing geen betrekking heeft op de luchtvaartveiligheid maar wel op de spreiding van de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer en dat uit artikel 8 van het beheerscontract blijkt dat BELGOCONTROL alleen op basis van zijn hoofdopdracht, de veiligheid, kan bijdragen tot en uitvoering kan geven aan het systeem van preferentieel baangebruik ter verdeling van de geluidshinder die aan het luchtverkeer te wijten is; dat ze daaruit afleidt dat het niet gaat om een handeling die bindende kracht bezit;

Overwegende dat artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen als volgt luidt:

“ De begrenzingen van het vluchtinlichtingengebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaartterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgesteld bij beslissing van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart”;

Overwegende dat uit die bepaling volgt dat hoewel de begrenzingen, van inzonderheid de ATS-routes (“Air Traffic Services”), vastgesteld worden door de minister die belast is met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, niet uitdrukkelijk wordt voorzien in regels inzake het gebruik van de banen, die nochtans als zodanig worden gedefinieerd in artikel 1 van het genoemde besluit; dat een overzicht zoals datgene dat is aangenomen door de Minister van Mobiliteit, dat op 28 februari 2004 ter

kennis is gebracht van BIAC en BELGOCONTROL en dat inzonderheid voor de laatstgenoemde instelling als basis dient om de luchtvaartgids (Airport Information Publication of AIP) met de regels voor de technische uitvoering op te stellen en bekend te maken, zodoende een handeling is die onmiddellijk rechtsgevolgen heeft en bijgevolg kan worden bestreden voor de Raad van State; dat het spreidingsplan voor het preferentieel baangebruik dat in de AIP bekendgemaakt is wel degelijk bindend is, zoals de woorden “will be assigned” aangeven; dat het niet als een loutere gedragslijn kan worden beschouwd; dat daarvan alleen wegens bijzondere omstandigheden mag worden afgeweken; dat de exceptie niet opgaat;

Overwegende dat de verzoekende partijen een eerste middel aanvoeren dat ze uiteenzetten als volgt:

“ Het middel wordt ontleend aan schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, inzonderheid van het algemeen beginsel van het ernstig of nauwgezet onderzoek van de dossiers en van het algemeen beginsel van de inhoudelijke motivering van de bestuurshandelingen, alsook aan kennelijke beoordelingsfout, doordat de verwerende partij de bestreden beslissing heeft genomen op 27 februari 2004, dat is nadat het openbaar ministerie bij het Hof van Cassatie op 19 februari 2004 naar aanleiding van een voorziening in cassatie van de verwerende partij zijn conclusie had ingediend waarin hij voorstelde het voormelde arrest van het hof van beroep te Brussel van 10 juni 2003 te verbreken, met de vermelding dat de zaak op de terechtzitting van het Hof van Cassatie van 4 maart 2004 zou voorkomen en kort voor het arrest van 4 maart 2004 waarbij het Hof van Cassatie het voornoemde arrest van 10 juni 2003 verbroken heeft, terwijl de verbreking van dat arrest van 10 juni 2003 - en, wat meer is, op vordering van de verwerende partij zelf! - de gegevens ter beoordeling van deze zaak onvermijdelijk radicaal zou wijzigen; dat een administratieve overheid weliswaar over een discretionaire beoordelingsbevoegdheid beschikt bij de keuze van het ogenblik waarop ze een beslissing neemt, maar dat die bevoegdheid niet tot willekeur mag verworden; dat de keuze van het ogenblik waarop ze haar beslissing neemt, moet steunen op feitelijk juiste, relevante en wettelijk aanvaardbare motieven (zie in dit verband inzonderheid J. Conrard, *Les principes de bonne administration dans la jurisprudence du Conseil d'Etat*, A.P.T., 1999, blz. 262 e.v., inzonderheid blz. 281-283 (*Les principes de bonne administration et les actes <<in extremis>>*) en de opgegeven verwijzingen; P. Lewalle, *Contentieux administratif*, Larcier, 2002, blz. 825 e.v., inzonderheid blz. 827-831; in verband met benoemingen “op de valreep”, zie inzonderheid RvS, 12 februari 1998, nr. 71.761, Beerten; RvS, 30 juni 1998, nr. 74.846, Jacobs, en RvS, 5 maart 1985, nr. 25.100, Geuns), inzonderheid wanneer, zoals in casu, uit de gelijklopende gegevens van het dossier kan worden afgeleid dat bij ontstentenis van een klaarblijkelijke of beweerde dringende noodzakelijkheid, de grote haast die de verwerende partij aan de dag legt, verdacht is; dat nergens in de bestreden beslissing aangegeven wordt om welke redenen de verwerende partij gemeend heeft die beslissing te moeten nemen zonder te wachten op het voornoemde arrest van het Hof van Cassatie.

In dit verband dient te worden onderstreept dat de onderscheiden studies waarnaar in de bestreden beslissing wordt verwezen (van Belgocontrol, van

Sofréavia, van Eurocontrol, van Resource Analysis en van professor Annemans) dateren van heel kort voor de bestreden beslissing!

De bestreden beslissing, waarvan de belangrijkheid door niemand wordt betwist, kan dan ook niet voorafgegaan zijn door een ernstig en nauwgezet onderzoek en ze bevat een kennelijke beoordelingsfout doordat de verwerende partij gemeend heeft rekening te moeten houden met het arrest van het hof van beroep te Brussel van 10 juni 2003 dat enkele dagen later verbroken zou worden”;

Overwegende dat de bestreden handeling aansluit bij arrest nr. 126.669 dat de Raad van State op 19 december 2003 heeft gewezen; dat uit de hele motivering van de bestreden beslissing blijkt dat het de bedoeling van de verwerende partij was om de handeling waarvan de tenuitvoerlegging geschorst was bij het voormelde arrest nr. 126.669 opnieuw te stellen en er tegelijk verbeteringen in aan te brengen teneinde zich naar het voormelde arrest te gedragen; dat uit punt 15 van het historisch overzicht van het “beleid inzake geluidshinder ten gevolge van luchtverkeer van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal”, blijkt dat de Ministerraad op 16 januari 2004 “het politiek akkoord van het Kernkabinet van 3 december 2003 (heeft) bevestigd” en:

- “ - de Minister van Mobiliteit ermee (heeft) belast om binnen het kader van zijn bevoegdheden, de nodige maatregelen te nemen om een billijke spreiding van de lawaaihinder met betrekking tot de dag- en nachtvluchten voor de Luchthaven van Brussel-Nationaal te realiseren, op basis van de motieven en overwegingen uiteengezet in deze nota, onder voorbehoud van alle veiligheidsoverwegingen en met dien verstande dat de beslissingen voorlopige beslissingen zijn die na volledige evaluatie en validatie van het geluidskadaster, opnieuw besproken zullen worden;
- de Minister van Mobiliteit ermee (heeft) belast elke twee weken aan het Kernkabinet de te nemen maatregelen in navolging van deze beslissing te rapporteren en alle documenten dienaangaande ter beschikking te stellen”;

Overwegende dat in datzelfde punt 15 van het historisch overzicht voorts het volgende staat:

- “ De Minister van Mobiliteit heeft - in uitvoering van de voormelde beslissing van de Ministerraad van 16 januari II. - op 27 januari 2004, op 10 februari en op 27 februari gerapporteerd aan het Kernkabinet”;

Overwegende dat de bestreden handeling voorts de volgende passage bevat:

- “ In uitvoering van het regeerakkoord van 10 juli 2003 en van bovenstaande beslissing van de Ministerraad van 16 januari 2004 (2000A61460.255 - Notificatie 21/01/2004 18:23 1 / 2) wordt opdracht gegeven tot publicatie van een nieuw preferential runway system. De invoering van het nieuw preferential runway system is gesteund op de volgende overwegingen, los van de eventuele

uitkomst van het cassatieverzoek tegen het arrest van het Hof van Beroep van 10 juni 2003 (...);

Overwegende aldus dat de bestreden beslissing losstaat van het arrest dat het Hof van Cassatie enige tijd later zou wijzen; dat de verwerende partij tijdens de twee maanden die aan de bestreden beslissing voorafgingen, verscheidene studies heeft laten uitvoeren; dat de omstandigheid dat ze de bestreden beslissing genomen heeft kort na de ontvangst van die studies, niet kan impliceren dat ze het dossier in kwestie niet ernstig of nauwgezet zou hebben onderzocht; dat uit het lezen van de motivering van de bestreden handeling daarentegen blijkt dat de situatie aandachtig is onderzocht; dat het middel niet opgaat;

Overwegende dat de verzoekende partijen een tweede middel ontleen aan schending van artikel 6, § 4, 3/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen doordat, eerste onderdeel, “de bestreden handeling gesteld is zonder dat de gewestregeringen daar vooraf bij betrokken waren” en, tweede onderdeel, “die handeling gevolgen sorteert die de uitoefening van de bevoegdheden van de betrokken gewesten inzake leefmilieu onmogelijk of overdreven moeilijk maken”;

Overwegende dat artikel 14bis van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, als volgt luidt:

“ Voor de toepassing van artikel 14 worden als substantiële vormen beschouwd, het overleg, de betrokkenheid, het geven van inlichtingen, de adviezen, de eensluidende adviezen, de akkoorden, de gemeenschappelijke akkoorden met uitzondering van de samenwerkingsakkoorden bedoeld in artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, en de voorstellen die de betrekkingen tussen de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten betreffen en die voorgeschreven zijn door of krachtens de wetten aangenomen in uitvoering van de artikelen 39, 127, § 1, 128, § 1, 129, § 1, 130, § 1, 135, 136, eerste lid, 140, (...), 175, 176 en 177 van de Grondwet.

De natuurlijke en de rechtspersonen, behalve de Staat, de Gemeenschappen, de Gewesten en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie wat de aangelegenheden betreft die bedoeld zijn in artikel 63 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, kunnen echter de schending van de in het vorige lid bedoelde vormen niet inroepen”;

Overwegende dat daaruit volgt dat het middel, dat door particulieren wordt aangevoerd, niet-ontvankelijk is;

Overwegende dat de verzoekende partijen een derde middel ontleen aan schending van het algemene beginsel van administratief recht dat een

bestuurshandeling op materieel juiste, relevante en wettelijk aanvaardbare motieven moet steunen en aan schending van het evenredigheidsbeginsel; dat ze in een eerste onderdeel aanvoeren dat de bestreden handeling “een omvangrijke verplaatsing van luchtverkeer van de banen 25 R en 25 L naar baan 02/20” zal veroorzaken, terwijl de laatstgenoemde baan tot dusver niet regelmatig, maar slechts sporadisch is gebruikt om veiligheidsredenen (het gaat om de kortste baan, die naar het zuiden oploopt, noord-zuid georiënteerd is, niet zo goed uitgerust is op het stuk van ILS en niet mag worden gebruikt als de zichtbaarheidsgrens voor vliegtuigpiloten lager is dan 500 meter) en om milieuredenen, zodat “de beslissing om baan 02(20) intensiever te gebruiken (...) niet kon worden genomen zonder een ‘dwingende’ reden (die in casu niet voorhanden is) en ‘niet kon worden uitgevoerd in een mate die aanvaardbaar was in verhouding tot het nagestreefde doel’”; dat ze daarop laten volgen dat “noch de bestreden beslissing, noch, naar alle waarschijnlijkheid, het dossier van de verwerende partij ‘de redenen bevatten waarom het gebruik van baan 02(20), dat totnogtoe om milieu- en veiligheidsredenen uitzonderlijk was, plots niet langer uitzonderlijk zou zijn’”;

Overwegende dat de bestreden handeling de volgende passage bevat betreffende de keuze van de te gebruiken baan en de voorgeschiedenis van het huidige preferential runway system:

“ De Internationaal erkende uitgangspunten inzake de keuze van baangebruik kunnen als volgt worden samengevat:

ideaal is wanneer tegen de wind in kan opgestegen worden en geland worden. Dit helpt om de snelheid tijdens het landen te verminderen en verhoogt de stijgsnelheid bij het opstijgen. Wanneer de windkracht een bepaalde intensiteit bereikt (de veiligheidsnormen zijn vastgelegd door de ICAO) is men verplicht volgens de windrichting voor een bepaalde baan te kiezen. Wanneer daarentegen de wind matig waait, kunnen de vliegtuigen zowel met rug- en zijwind, landen en opstijgen. Men gaat er doorgaans van uit dat wanneer de windkracht minder is dan 10/15 km/uur, de banen in gelijk welke richting kunnen worden gebruikt. Nochtans beïnvloeden factoren als regen (natte baan), temperatuur, baanlengte of het type beladingsgraad eveneens het aanvaardbare cijfer voor nadelige wind”.

Richtlijnen omtrent het gebruik van de op de luchthaven van Brussel-Nationaal beschikbare banen voor landen en/of vertrek zijn opgenomen in de Aeronautical Information Publication (AIP), op instructie van de Minister bevoegd voor het luchtverkeer of de Directeur-Generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Deze worden Preferential Runway System genoemd en geven aan welke banen bij voorkeur worden aangewezen voor vertrek, tenzij meteorologische condities, baanconfiguratie, verkeersomstandigheden, en andere veiligheidscondities van die aard zijn dat de aanwijzing van een andere baan verkieslijk is.

In de thans geldende richtlijnen zijn de banen 25L en 25R preferentieel voor landen resp. vertrek; sinds juli 2003 werd om redenen van beperking van geluidshinder voor vertrek bij nacht van vliegtuigen met een QC groter dan 4 in de richting van de baken van Huldenberg baan 20 als preferentiële baan aangewezen.

De belangrijkste meteorologische randvoorwaarden voor toepassing van het Preferential Runway System zijn de windcomponenten voor zij- en staartwind die als grenswaarden worden gehanteerd (cf. infra).

Voorgeschiedenis van het huidige Preferential Runway System

Onderstaande voorgeschiedenis toont duidelijk aan dat ook in het verleden wijzigingen zijn gemaakt aan het preferentieel baangebruik, meer bepaald dat baan 20/02 deel is geweest van het preferentieel baangebruik en dat de windnormen “15knopen zijwind, 8 knopen staartwind” sinds 1983 in voege zijn:

9 april 1971	Vertrekkende vliegtuigen blijven in het verlengde van de startbaan tot ze een hoogte van 3000 voet bereiken. Propeller Aircraft After take-off climb to 2000 QNH with maximum climb gradient compatible with safety. Upon reaching this altitude reduce to normal climb gradient (at least 500FPM at maximum take-off weight). Maintain this power setting until reaching 3000 ft QNH. Jet Aircraft Effect initial climb as follows: maintain runway heading until reaching 3000ft QNH. Climb to 2000 ft QNH with maximum climb gradient compatible with safety. Upon reaching this altitude reduce to normal climb thrust maintaining an airspeed resulting in a maximum climb gradient (at least 500 FPM at maximum take-off weight). Maintain this thrust setting until reaching 3000 ft QNH. Preferential runways Take-off on runway 26R and land on runway 26L provided they are dry and the cross- and/or tailwind components do not exceed 15 KT and 6 KT respectively. When these runways are wet, covered with snow, slush et. or cross-and/or tailwind components are 10 KT and 6 KT respectively: From 2200 to 0530 GMT take-off will be from runway 02. Cross- and/or tailwind components as above apply. When cross- and/or tailwind components exceed the values stated above another runway will be assigned, however runway 08 will not be assigned for landing, nor runway 26L for take-off. If runway assigned is not considered suitable for the operation involved, ATC will, on pilot's request, assign another runway if traffic conditions permit. Nota : runway 26R wordt later runway 25R
--------------	---

Mei 1983	windlimieten: Dry runways : 15 kts crosswind and 8 kts tailwind. Otherwise : 10 kts crosswind and 8 kts tailwind.
19 juli 1985	Start van de nachtvluchten. Voor alle nachtelijke bewegingen, zowel voor het landen als voor het opstijgen, werd baan 25 Rechts (25R) gebruikt.
September 1988	Nachtvluchten met het zuiden en het oosten van Europa als bestemming, stijgen op van op baan 20, de rest vanaf baan 25R.
20 oktober 1988	Landingen simultaan en parallel naar de twee banen 25 om de capaciteit van de luchthaven te vermeerderen maar ook om de wachttijden voor de landingen terug te brengen.
10 december 1992	Een nieuwe speciale route “Ronde van Brabant” te gebruiken tussen 23u00 en 06u00 plaatselijke tijd: de vliegtuigen met het zuiden of oosten als bestemming die kiezen voor een “Ronde van Brabant” stijgen op langs baan 25 rechts en draaien naar rechts om de route naar het baken van Knokke te volgen. Eenmaal zij een hoogte van 4000 voet bereiken, richten zij zich op het baken van Affligem om zich tenslotte naar hun oorspronkelijke bestemming te begeven, hetzij naar Chièvres en Cambrai langs baken NEBUL, hetzij richting bakens Huldenberg, Sprimont en Diekirch.
9 december 1993	De “Ronde van Brabant” was een toelating en geen verplichting, de beschrijving van deze procedure werd vanaf 9 december 1993 aangepast, beter omschreven en verplicht gemaakt, als gevolg van de opmerkingen van de gemeentes en buurtbewonersverenigingen: tussen 23u00 en 06u00 plaatselijke tijd stijgen alle zware vliegtuigen en alle Boeings 727 op vanaf baan 25R en volgen de “Ronde van Brabant”. Bij gebruik van baan 20 ‘s nachts tussen 02u00 en 06u00 moeten alle vliegtuigen, waarvan de prestaties niet toelaten vanaf deze baan te vertrekken, van baan 25 rechts opstijgen en de “Ronde van Brabant” volgen.
28 april 1994	Aanpassing aan het gebruik van de “Ronde van Brabant”: - Verplicht voor alle zware vliegtuigen en voor alle Boeings 727 tussen 23u00 en 06u00 plaatselijke tijd. - Voor alle vliegtuigen waarvan de prestaties geen vertrek vanaf baan 20 tussen 01u00 en 06u00 plaatselijke tijd toelaten.
Juli 1994	Dry runways : 15 kts crosswind and 8 kts tailwind. Otherwise: 10 kts crosswind and 5 kts tailwind.

22 mei 1997	"Ronde van Brabant" enkel toegelaten tussen 23u00 tot 01u00 plaatselijke tijd en alle opstijgingen richting Oosten en Zuiden moeten gebeuren via baan 20 tussen 01u00 en 06u00 plaatselijke tijd, zware vliegtuigen en Boeing 727 inbegrepen. Als gevolg van de interpretatie door de Regie der Luchtwegen van een arrest van het Hof van Beroep te Brussel van 24 januari 1997, dat een eerste vonnis van 11 juli 1996, dat het overvliegen van de gemeentes Evere, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe tussen 23u00 en 06u00 plaatselijke tijd verbiedt, hervormde, een arrest dat in zijn beweegredenen oordeelde dat de spreiding van de nachtvluchten over de aangrenzende gemeentes van de luchthaven gepast voorkwam.
2001	PREFERENTIAL RUNWAYS When the runways 25L and 25R are dry and when the meteorological conditions are such that the cross- and/or tailwind components do not exceed respectively 15 KT and 8 KT surface wind, runway 25R will always be used for landing on ATC discretion and when simultaneous approaches are in progress. When these runways are wet, covered \With snow or slush, the cross- and/or tailwind components are respectively 10 KT and 5 KT. When the components. exQeed the values stated above, a runway more nearly into wind will be assigned. However, neither runways 07L and 07R shall be used for landing nor runway 25L for take-off, except when no other suitable runway is available. When runway 02 is in use and in order to expedite departing traffic, departures from runway 07R intersection A9 or PAPI position can be intercalated between arrivals on runway 02. ATC will, on pilots request, assign another runway, provided runway, weather and traffic conditions permitting. Excluded from Above : From 2300-0200 LT normally runways 25L and 25R Will be used for arrivals. - runway 25L for traffic from East and South - runway 25R for traffic from North and West From 0200-0600 LT runway 25R will be used for departures except for those via Huldenberg VOREDME and Chievres VORTAC which will take off from runway 20. Between 0600-2300 LT, when air traffic is light and meteorological conditions permit ATC is likely to use another runway (02, 20 for arrivals and departures 107L and/or 07R from intersection A9 or PAPI position for departures only 102 for arrivals and 07R from intersection A9 or PAP] position for departures) in order to spread noise disturbances.

23 februari 2001	De “Route Chabert”, CIV 4D, die vliegtuigen in het weekend overdag over Brussel rechtstreeks naar het bakken van Chièvres stuurt, wordt geschrapt als gevolg van een beslissing van de ministerraad van 9 februari 2001. De “Route-Chabert” was in gebruik vanaf 1974.
19 april 2001	In overeenstemming met de beslissing van de Ministerraad van 9 februari 2001, wordt “De Ronde van Brabant” verplicht opgelegd aan alle zware vliegtuigen alsook aan de vliegtuigen van het type Boeing 727 met bestemming bakens Chièvres en Huldenberg van maandag tot zaterdag tussen 23u00 en 06u00, alsook op zondag van 23u00 tot 08u00..
AIP AMDT 10/2001	Baan 02 mag worden gebruikt wanneer het in de noord of noordoostelijke sector op de grond harder waait dan 28 km/uur van opzij (15 kt. zijwind) of 15 km/uur rugwind (8 kt. rugwind) of wanneer de andere mogelijkheden voor het landen of het opstijgen niet beschikbaar zijn wegens weersomstandigheden ofwel wegens het niet beschikbaar zijn van de andere banen wegens werkzaamheden.

31 oktober 2002	Als gevolg van het principeakkoord van 22 februari 2002 tussen de Federale Regering, de Vlaamse Regering en de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat opteert voor een ‘Stable concentrated model’: invoering van de nieuwe verplichte corridor voor nachtelijke opstijgingen tussen 23 uur en 06 uur plaatselijke tijd alleen voor opstijgingen van baan 25 rechts, vervangt de nachtprocedure de “Ronde van Brabant” die volledig wordt afgeschaft. PREFERENTIAL RUNWAYS When the runways 25L and 25R are dry and when the meteorological conditions are such that the cross- and/or tailwind component(s) do(es) not exceed respectively 15 KT and 8 KT surface wind, runway 25R will always be assigned for take-off and runway 25L for landing. RWY 25R may also be used for landing on ATC discretion and when simultaneous approaches are in progress. When runways 25L and 25R are wet, covered With snow or slush, the cross-and/or tailwind component maxima (maximum) are (is) respectively 10 KT and 5 KT. When the components exceed the values stated hereabove, a runway more nearly into wind will be assigned. .. However, neither runways 07L and 07R shall be used for landing nor runway 25L for take-off, except when no other suitable runway is available. In order to expedite departing traffic when RWY 02 is in use, departures from runway 07R either from line-up position 'H', PAPI position or from intersection C 6 can be intercalated between arrivals on runway 02. Notwithstanding the above paragraphs, RWYs 25L and 25R will be used from 2200 to 0459 for arrivals as follows: - runway 25L for traffic from East and South - runway 25R for traffic from North and West No exception will be allowed unless required to guarantee safe airport operations. Notwithstanding the above paragraphs, the following shall apply: - departures via HUL and CIV shall take off from RWY 20 from 0001 to 0459. Other departures between 0001 and 0459 shall take off from RWY 25R. - heavy aircraft and B727 departing via HUL and CIV shall take off from RWY 25R from 2200 to 0459. No exception will be allowed unless required to guarantee safe airport operations.
-----------------	---

26 december 2002	De nieuwe opstijgroutes “optimale stijging” worden op 26 december 2002 gepubliceerd voor eventuele opstijgingen ‘s nachts vanaf banen 02 en 07 rechts in functie van de noodwendigheid van hun gebruik om redenen van onderhoudswerken, meteorologische of andere. De baan “optimale stijging” voor de vertrekken van baan 20 wordt gepubliceerd op dezelfde datum maar haar operationele uitvoering wordt door NOTAM sine die uitgesteld en daarna afgeschaft. Deze routes zullen nooit gebruikt worden.
15 mei 2003	Het interministerieel overleg van 24 januari 2003 heeft over een wijziging van het uitbatingsschema van de nachtvluchten beslist volgens een spreiding van de nachtelijke opstijgingen in functie van de bestemmingsbakens van baan 20 en 25 rechts. In functie van de bestemming van de vliegtuigen, gaan volgende nieuwe opstijgroutes in voege: “Nacht-Oostrand”, “Nacht-Ring Chièvres (CIV) en Nacht-Ring Pajottenland (HUL)”, “Nacht-Rand Nicky (NIK) en Nacht-Rand Costa (COA)”.
11-12/06/2003	Eerste maal gebruik van nieuwe route “Nacht-Vlucht over Brussel”, route beslist door interministerieel overleg van 24 januari 2003.

12 juni 2003 AIP amdt 6/2003	PREFERENTIAL RUNWAYS a) When RWY 25L and 25R are dry or wet and the meteorological conditions are such that the cross and/or tail wind component(s) (gusts included) do(es) not exceed respectively 25 kt and 10 kt surface wind, RWY 25R will always be assigned for takeoff and RWY 25L for landing. RWY 25P may also be used for landing on ATC discretion and when simultaneous approaches are in progress. b) When RWYs 25L and 25R are contaminated or when the RWYs conditions are less than GOOD, the cross and/or tail wind component maximum are (is) respectively 10 kt (gusts included) and 5 kt (gusts included). c) When the components exceed the values stated here above, a runway more nearly into the wind will be assigned. However, neither RWYs 07L and 07R shall be used for landing nor RWY 25L for takeoff, except when no other suitable runway is available. d) In order to expedite departing traffic when RWY 02 is in use, departures from RWY 07R either from lineup position "H" PAPI position or from Intersection C6 can be intercalated between arrivals on RWY 02. e) Notwithstanding the above paragraphs, RWY 25L and 25R will be used from 2200-0459 for arrivals as follows: - RWY 25L: for traffic from East and South - RWY 25R: for traffic from North and West No exception will be allowed unless required to guarantee safe airport operations.
12 juni 2003	In overeenstemming met de beslissing die genomen werd in het overlegcomité van 29 november 2002, punt 7, heeft Belgocontrol een procedurewijziging voorgesteld van de route Chièvres, CIV 6 C, voor de dagvluchten, zodat de vliegtuigen het traject Brussel Ring nauwkeuriger volgen. Van 12 juni 2003, zal een nieuwe route CIV 7 Charlie in dienst worden gesteld die de radiaalinterceptie R-045 CIV (in plaats van R-042 CIV) zal volgen. Teneinde de horizontale scheiding van 5 nautical miles te behouden tussen de verschillende opstijgroutes zal vanaf 12 juni 2003 de hoogte waarop bij de opstijgingen richting Huldenberg mag worden gedraaid, verlaagd worden van 2.000 naar 1.700 voet. Hierdoor zullen alle routes die een bocht naar links maken bij het opstijgen vanaf baan 25 rechts (LNO 4G, Eteno 2M, SPI 3A, Bulto 3C) het Brussels grondgebied minder ver overvliegen.

22-23 juli 2003	Overeenkomstig het regeerakkoord van 10 juli 2003, moeten alle vliegtuigen in de richting van het baken Huldenberg met individuele geluidsquota begrepen tussen 4 en 12, iedere nacht tijdelijk opstijgen van baan 20 in plaats van baan 25 rechts. Hierdoor wordt baan 20 gebruikt voor alle nachtvluchten in de richting van het baken Huldenberg. De boordtabellen die BIAC dagelijks publiceert geven aan dat tussen 22 juli 2003 en 11-12 februari 2004 er 86 nachtvluchten richting Huldenberg vanaf baan 25R vertrokken zijn.
-----------------	---

Overwegende dat uit de voormelde motivering, die van na arrest nr. 126.669 van 19 december 2003 dateert, blijkt dat het gebruik van baan 02(20) niet uitzonderlijk is;

Overwegende dat in de bestreden handeling voorts het volgende wordt aangegeven:

“Gegeven de opdracht van de Directeur-Generaal inzake windnormen van 27 februari 2004;

Gegeven in het bijzonder het feit

- dat elke baan onder bepaalde windnormen een zeker percentage van de tijd onbeschikbaar is;
- dat op basis van meteorologische statistieken van Belgocontrol te verwachten valt dat zal afgeweken worden van het onderhavige preferentieel baangebruik voor de volgende percentages:

BANEN	BRUIKBAARHEID
25	- nacht : 95,5 % - dag : 92,7 % - totaal : 93,6 %
02	- nacht : 75,6 % - dag : 72,4 % - totaal : 73,5 %
20	- nacht : 95,8 % - dag : 92,8 % - totaal : 93,8 %
07	- nacht : 77,7 % - dag : 72,7 % - totaal : 74,4 %

- dat uit de tabel blijkt dat baan 20 het hoogste percentage van de tijd in de gunstige windrichting ligt, 95,8 % van de nacht en 92,8 % van de dag. Dit betekent dat, ceteris paribus, baan 20 de meest betrouwbare baan is. Baan 20 is deel van het preferentieel baangebruik voor de nacht, maar niet voor de dag omdat de capaciteit van de baan beperkt is tot 40 bewegingen per uur terwijl het gebruik van beide banen 25R en L, met 93,6 % beschikbaarheid, een capaciteit (geeft) van 74 (zie supra).
- dat verder blijkt dat de banen 02 en 07 minder beschikbaar zijn omdat die niet in de dominante windrichting liggen, met een bruikbaarheid van respectievelijk 73,5 % en 74,4 % van de tijd. Dit betekent dat er relatief meer zal afgeweken worden van configuratie “Vertrek: 02, 07L en 07R/ Landen: 02” dan andere configuraties;
- dat de uiteindelijke bruikbaarheid van een baan voor een bepaald vliegtuig bepaald wordt door de combinatie van lengte van de baan, temperatuur, luchtdruk, laadgewicht en windsnelheid;
- dat de piloot het laatste woord heeft over de veiligheid van de voorziene baan;

dat conform ICAO de vermindering van de lawaaihinder niet de determinerende factor is in de keuze van baangebruik als de meteorologische limieten overschreden zijn en dat indien er teveel individuele afwijkingen gevraagd worden, er moet overgeschakeld worden naar een meer gepast baangebruik, zoals bevestigd door BIAC, Belgocontrol en DGLV als antwoord op de fax van 25 februari van de Minister van Mobiliteit”;

Overwegende bijgevolg dat het eerste onderdeel van het middel niet ernstig is;

Overwegende dat verzoekers in het tweede onderdeel aanvoeren dat de bestreden beslissing “in tegenspraak is met verschillende e-mailberichten die op 24 en 29 augustus 2003 en op 5 september 2003 aan mevr. Peggy CORTOIS, omwonende, zijn toegezonden door de Minister van Mobiliteit en Vervoer, die haar de verzekering had gegeven dat dit niet het geval zou zijn, “dit wil zeggen dat er geen sprake van kan zijn “baan (02/20) intensiever te gebruiken”;

Overwegende dat e-mailberichten zoals die welke overgezonden zijn aan een particulier, die bovendien geen verzoeker is, niet behoren tot de bestuursrechtelijke bronnen waarvan de eventuele “schending” zou kunnen dienen als grondslag voor een vernietiging of een schorsing van de tenuitvoerlegging van een handeling van de administratieve overheid; dat het tweede onderdeel van het middel niet ernstig is;

Overwegende dat het derde onderdeel van het middel als volgt uiteengezet wordt:

“ Het middel is ontleend aan schending van het algemeen bestuursrechtelijk beginsel dat elke bestuurshandeling moet steunen op materieel juiste, relevante en juridisch aanvaardbare motieven, alsmede aan schending van het evenredigheidsbeginsel alsook van het koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal, inzonderheid van artikel 3 ervan, doordat bij de bestreden handeling op een zuiver voluntaristische basis besloten is een groot deel van de opstijgende vliegtuigen van baan 25 R en baan 25L naar baan 02(20) te verplaatsen, en die handeling dus tot gevolg zal hebben dat deze baan “intensiever” wordt gebruikt; dat er dus een concentratie van vluchten zal zijn over de Oostrand van het Brussels Gewest, inzonderheid indien er rekening mee wordt gehouden dat 41% van de vliegtuigen die opstijgen van baan 25R in de loop van de dag bijna onmiddellijk naar links draaien nadat ze opgestegen zijn en over de wijken vliegen waar verzoekers wonen (zie de bijlagen 4bis/1 en 4bis/2), terwijl een dergelijke concentratie, vooral tijdens nachten en weekends, in tegenspraak is met de wil van de federale regering om de hinder te beperken (zie de regeringsverklaring van 10 juli 2003 - bijlage 11 - zie ook het regeerakkoord van 26 februari 2002 waarvan sprake is in punt 3 van de uiteenzetting van de feiten hierboven) en terwijl artikel 3 van het voormelde koninklijk besluit van 25 september 2003 bepaalt dat “de minister (...) voor de geluidsproblematiek op de luchthaven Brussel-Nationaal een evenwichtige aanpak (volgt)”.

Vergeefs voert de verwerende partij aan (zie bijlage 1, bladzijde 4) dat “zone 3” waar verzoekers wonen “slechts” 14% van de overvluchten zou krijgen. Verzoekers wijzen er immers op dat dit de zone is met de sterkste toename van de geluidshinder (verdrievoudigd sinds 21 juli 2003), dat deze hinder ruim onderschat wordt aangezien in dit percentage geen rekening wordt gehouden met de 41% opstijgingen vanaf baan 25R waarvan hierboven sprake is (zie bijlage 16ter/ter, waaruit duidelijk blijkt met welke geluidshinder van deze opstijgingen de verwerende partij geen rekening houdt) en, vooral, dat in deze percentages uitsluitend rekening wordt gehouden met de overvlogen “zones”, maar niet met de bevolkingsdichtheid ervan.

De bestreden beslissing is dus strijdig met de aangegeven nagestreefde doestelling en staat volledig buiten verhouding ten opzichte ervan”;

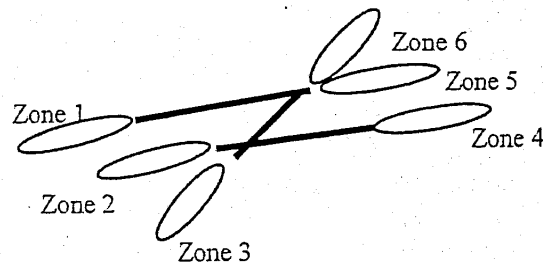
Overwegende dat de bestreden handeling als volgt gemotiveerd is:

“ **B. WIJZIGINGEN BAANGEBRUIK ALS ONDERDEEL VAN HET BELEID INZAKE BILLIJKE SPREIDING VAN HINDER TEN GEVOLGE VAN LUCHTVERKEER VAN EN NAAR BRUSSEL-NATIONAAL**

Met de eerste stap van het BRUNORR-stappenplan, als omschreven in het rapport van 26 september 2003 wordt er naar gestreefd om een spreiding van de vluchten te bekomen door een gediversifieerder gebruik van de verschillende bestaande vertrek- en landingsbanen.

De zes uiteinden van de banen definiëren zes zones, genummerd zoals in bijgaande figuur uit het BruNorr-rapport, waarmee de spreiding enkel door een verandering van baangebruik kan worden bereikt. De geluidshinder voor verder gelegen zones wordt bepaald door het baangebruik en de definitie van de vliegprocedures.

- Zone 1, in de verlenging van baan 25R (gemeente: Diegem/Haren)
- Zone 2, in de verlenging van baan 25L (gemeente: Zaventem)
- Zone 3, in de verlenging van baan 20 (gemeente: Nossegem/Sterrebeek)
- Zone 4, in de verlenging van baan 07R (gemeente: Kortenberg)
- Zone 5, in de verlenging van baan 07L (gemeente: Steenokkerzeel)
- Zone 6, in de verlenging van baan 02 (gemeente: Steenokkerzeel).



Deze verdeling werd geanalyseerd door de werkgroep BRUNORR op basis van een spreidingsmaat die het aantal vertrekken en landingen berekent boven de 6 zones gesitueerd in de onmiddellijke nabijheid van de banen. Het frequentiemodel, ontwikkeld door BIAC, meet de afwijking van een perfect gelijk gebruik van de zes banen.

Aircraft Noise Ranges		
Name	QC (>=)	QC (<)
Light	0	4
Medium	4	12
Heavy	12	10000

Relative Aircraft Weight		
ACType	Arr	Dep
Light	1	1
Medium	2.5	4
Heavy	8.5	11.5

Daarbij wordt elke vlucht gewogen, rekening houdend met de dag/avond/nacht en met de geluidscoefficient van het vliegtuig (QC), zoals weergegeven in bijgaande tabellen uit het BruNorr-rapport:

Periods			
Name	Start (>=)	End (<)	Weight
Day	07:00	19:00	1
Evening	19:00	23:00	3.16
Night	23:00	07:00	10

Daarbij wordt nog met volgende elementen rekening gehouden:

- het weekend wordt gewogen zoals een avond omdat die tijd eerder gebruikt wordt voor rust en tijd met de familie (factor 3,16 overdag in plaats van 1);
- het grondlawaai wordt mee in rekening gebracht met een factor 0,1;

Op basis van de hoger aangegeven basisscenario's inzake gelijktijdig baangebruik (supra, punt 4), werden een dertigtal concrete scenario's van baangebruik voor een hele week onderzocht, telkens opgebouwd uit een sequentie van de verschillende basisscenario's. Daarvan werd in het BRUNORR-rapport één scenario weerhouden (scenario A13). Dit scenario laat een maximale spreiding toe, rekening houdend met de veiligheids- en capaciteitsrestricties. De resterende zeven scenario's werden verworpen omwille van de redenen, vermeld in het BRUNORR-rapport van 26 september 2003.

Het scenario A13 werd besproken tijdens de vergaderingen van de interkabinettenwerkgroep van 26 en 27 november 2003, die geleid hebben tot een aanpassing van scenario A13, daarna 'A34' genoemd.

Het kernkabinet heeft dit aangepast scenario op 28 november 2003 aanvaard.

Dit scenario werd eveneens goedgekeurd door de Ministerraad van 3 december als onderdeel van het reeds vermelde principeakkoord. Zoals aangegeven werd dit principeakkoord door de Raad van State geschorst. De Raad van State was, samengevat, van oordeel dat het administratief dossier de keuze van het scenario A34 onvoldoende staafde als nieuw Preferential Runway System (...).

C. IMPACT VAN HET NIEUWE 'PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM'

Rekening houdend met de kritiek van de Raad van State in zijn arrest van 19 december op het scenario A34 en overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad d.d. 16 januari 2003 werden de overwogen wijzigingen van het Preferentieel Baangebruik, als onderdeel van het beleid van billijke spreiding van hinder door luchtverkeer, heronderzocht vanuit het oogpunt van:

- veiligheid;
- geografische spreiding, overeenkomstig het "frequentiemodel";
- geluidsimpact
- impact op luchtvervuiling.

Daarbij werd telkens het reeds vermelde scenario A34 als uitgangspunt genomen voor de impactanalyse.

C.1. Safety assessment.

Tegemoetkomend aan de opmerkingen van de Raad van State in zijn arrest van 19 december 2003 in verband met de veiligheid, werd het veiligheidsrisico van onderhavige wijziging van het preferentieel baangebruik uitgebreid geanalyseerd:

- door Belgocontrol met betrekking tot de operaties op de grond en in de lucht, gevalideerd door Eurocontrol en gesuperviseerd door het DGLV;
- door Sofreavia met betrekking tot het risico aan derden.

Belgocontrol heeft het baangebruik onderzocht vanuit het standpunt van de veiligheid in het rapport, “BRUNORR Phase 1: Revised Runway Use at Brussels Airport : Safety Case», met als conclusie : «In general, the BRUNORR Phase 1 plan permits tolerably safe air traffic operations. Certain scenarios have been the subject of specific hazard analysis and mitigation has been proposed. When called for by safety considerations (weather, emergency, security...) the BRUNORR, Phase 1 Plan may need to be suspended, in particular:

- When wind components exceed the published minimum,
- When general airport visibility is below 1500m,
- When runway conditions are inadequate for safe aircraft operations,
- For traffic capacity reasons»;

Meer bepaald krijgen alle types baangebruik voorzien in het scenario A34, een categorisering “The risk is acceptable”, met uitzondering van de procedure voorzien op zaterdag: “Risk is acceptable but mitigation measures are needed in order to reduce the risk (moving to the green area)”

Het DGLV heeft in zijn brief van 15 januari 2004 gevraagd naar verdere precisering van de actieplannen die Belgocontrol zou opstellen om het risico te verminderen.

Aangezien Belgocontrol deze maatregelen kan treffen vooraleer de nieuwe routes in werking zullen treden, behoeft de inwerkingtreding van die routes niet te worden uitgesteld.

Eurocontrol heeft ook het schema A34 (...) gevalideerd in zijn brief van 13.01.2004 met als conclusie: “Provided that the A34-DEN simulation was completed and evaluated using the same quantitative and qualitative principles and judgments as in the original Action Plan and is accompanied by suitable safety assessments as identified (at para. 3.6. 1) in the Eurocontrol Review of 29th september 2003, then the conclusions of the Eurocontrol Review are still appropriate. However, it would be improper for EUROCONTROL not to observe that the introduction (in the proposed Scenario A34-DEN) of more runway allocation requirements, together with the operational changes needed, can only increase the complexity of airspace use, especially at weekends»”;

Sofreavia komt in zijn analyse “Analyse de risque aux tiers Bruxelles Zaventem” van het risico aan derden tot de volgende conclusie:

- «• La répartition du trafic permet de réduire le risque individuel en limitant les densités de trafic;
- • Avec une hypothèse de 117 000 vols par an au départ de la piste 25R, le risque individuel est inférieur à 1/10 000 au-delà de 800 m de l'extrémité de piste, ce qui correspond au critère impératif d'acceptabilité utilisé en Europe et aux Etats-Unis. De plus, dans l'axe de piste entre 800 m et 3 500 mètres le risque individuel est inférieur à 1/100 000, ce qui est acceptable pour des activités aériennes compte tenu de la faible densité de populations. Au-delà de 10 km dans l'axe de piste, le risque est inférieur à 1/1000 000 et donc acceptable sans contrainte de densité de population.
- • Sur les autres pistes, le risque à 1/10 000 est également limité et inférieur à 1000 m pour l'extrémité 07 R qui est la plus pénalisante sur ce point. Le risque acceptable à 1/100 000 par an

- • nécessitant une maîtrise de l'urbanisation est de l'ordre de 200m sur 10km pour les 2 pistes QFU 07R/L, à l'est de ces pistes.
- • Du fait de la proximité d'un site industriel de type SEVESO, l'évaluation montre que le risque collectif d'avoir un nombre substantiel de plusieurs centaines de victimes pourrait être important si les trajectoires passaient systématiquement aux abords immédiats de l'usine, mais serait en revanche acceptable si l'on suppose que les trajectoires moyennes s'écartent du site. Il convient ainsi de constater que la conception des nouvelles procédures de décollage avec virage à droite à 700 pieds et pente de montée minimale à 7% permet d'écarter largement la très grande majorité du trafic de ce site. De plus, avec la répartition des départs sur les différentes pistes, le volume de trafic est notablement en diminution dans cette zone, ce qui contribue à la sécurité aux tiers. Ce dispositif réduit sensiblement le risque résiduel qui semble donc raisonnablement acceptable.
- • Toutefois, compte tenu des limites des modèles actuels qui prennent mal en compte la dispersion des trajectoires - les bases de données d'accidents ne sont pas suffisamment précises sur la trajectoire suivie par rapport à la procédure de départ prévue, - il convient de surveiller les trajectographies radar (...);

Daaraan moet nog worden toegevoegd dat de windnormen door de opdracht tot AIP publicatie van de Directeur-generaal van 27 februari zijn teruggebracht naar het niveau van voor 13 juni 2003, nl. 15 knopen zijwind en 8 knopen staartwind bij droge baan, minstens tot zolang dat een veiligheidsonderzoek met betrekking tot hogere windnormen (niet) heeft aangetoond dat die hogere windnormen waarvoor opdracht is gegeven op 13 juni 2003, of andere, bewezen zijn veilig te zijn.

De AIP publicatie houdt ook in dat de piloot te allen tijde afwijkingen mag vragen van het voorziene baangebruik als hij dit nodig acht voor de veiligheid.

De technische werkgroep van BIAC, Belgocontrol en DGLV d.d. 25.02.2004 besluit dat "Afwijkingen van het preferentieel baangebruik kunnen, volgens ATC discretie, om redenen van veiligheid worden toegestaan aan individuele vliegtuigen, op vraag van de piloot, of door Belgocontrol worden opgelegd aan alle vliegtuigen, conform de Local Traffic Regulations in EBBR AD 02.20. Indien teveel individuele vliegtuigen een afwijking van het voorziene preferentieel baangebruik vragen of dreigen te vragen, kan Belgocontrol beslissen om een meer aangepast baangebruik voor te stellen".

Op basis van deze voorzorgsmaatregelen en de bovenstaande veiligheidsonderzoeken kan worden besloten dat onderhavig preferentieel baangebruik als voldoende veilig dient te worden beschouwd.

C.2. Overeenkomstig het in het BRUNORR-rapport weerhouden 'frequentiemodel'

De methodologie van dit frequentiemodel werd hoger uiteengezet.

De resultaten van de berekeningen voor het Preferentieel Baangebruik, overeenkomstig scenario A34 met het frequentiemodel, ontwikkeld door BIAC in de werkgroep BruNorr, zijn samengevat in bijgaande tabel:

Scénario	Dispersion	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Total
Situation actuelle	0,361	40%	0%	9%	30%	20%	1%	100%
Situation avant le 22/07/2003	0,413	45%	0%	4%	30%	20%	1%	100%
Résultats BruNorr (A13)	0,222	31%	1%	15%	22%	17%	14%	100%
Accord de principe (A34)	0,264	29%	2%	14%	29%	21%	5%	100%

Uit deze berekeningen blijkt dat de regeringsbeslissing om alle vliegtuigen met vertrek richting baken Huldenberg te laten opstijgen van baan 20 vanaf 22 juli 2003 leidt tot een vermindering van het aantal gewogen vluchten voor zone 1 met 5%.

Het scenario A34 is opgesteld om het evenwicht tussen de zones zoveel mogelijk voor het weekend, de weekdays en tijdens de nacht te realiseren, waarbij de volgende opmerkingen gelden:

- C zone 1 en zone 4 zijn historisch de zones met het grootste aantal gewogen vluchten. Die zones blijven de zones met het hoogste aandeel in het totale aantal gewogen vluchten, namelijk 29%, doordat de capaciteitsbehoefte tijdens de week de combinatie “Vertrek: 25R/Landen: 25R en 25L” vereist. Een verdere verlaging van de hinder voor zone 1 en zone 4 zou de facto een concentratie van weekend- en nachtvluchten op de andere zones impliceren, hetgeen strijdig zou zijn met de optie tot spreiding;
- C het percentage van zone 2 blijft laag, 2% in vergelijking met 0% nu, omdat die enkel overvlogen wordt wanneer de capaciteit dermate laag is zodat de vertraging door het gebrek aan taxiweg naar het begin van de piste niet tot een verlies aan punctualiteit leidt. Bovendien wordt de baan 25L intensief gebruikt voor landingen, en kruist baan 20 baan 25L in het midden van de baan zodat vertrekken en landingen niet optimaal kunnen georganiseerd worden. Ten slotte is de afstand tussen het einde van de baan en de woongebieden in het verlengde het kleinst van alle banen (zie tabel);
- C het percentage voor zone 3, 14%, is het resultaat van zowel landende bewegingen (in geval van noordoostenwind, op oneven zaterdagen, na 3 u tijdens maandag-, woensdag- en vrijdagnacht) en opstijgende bewegingen (zondag-, dinsdag- en donderdagnacht, zondag vóór 17 uur). Het aantal nachtvluchten daalt, maar het aantal weekenddagvluchten stijgt in vergelijking met de huidige situatie. Het percentage voor zone 3 is relatief laag teneinde een concentratie van landende bewegingen over dichtbewoond gebied te beperken;
- C zones 5 en 6 moeten samen gezien worden omdat pistes 25R/07L en 20/02 daar samenkomen en de geluidshinder overlapt. Door de nabijheid van banen en de militaire luchthaven tot de woongebieden is er ook relatief meer hinder door grondlawaaï, in het bijzonder voor zone 6, dan voor andere zones. Ten slotte dient opgemerkt dat elke verhoging van overvluchten van zone 6 een verhoging voor zone 3 impliceert omdat in de bovenvermelde landings- en opstijgcombinaties zone 6 niet kan overvlogen worden zonder zone 3 te overvliegen;
- de impact in termen van het werkelijk aantal vluchten over de verschillende woongebieden, zoals berekend in de studie, op basis van het aantal vluchten geteld van BIAC en BELGOCONTROL, “Vergelijking werkelijk aantal vluchten: Vandaag vs A34”, (...) toont (aan) dat:

- C voor de dag de woongebieden die op heden meer dan 1.000 vluchten over zich kregen in het scenario A34 minder vluchten zullen krijgen en
- C voor de nacht de woongebieden, met uitzondering van Steenokkerzeel, die op heden meer dan 60 vluchten over zich kregen in het scenario A34 minder vluchten zullen krijgen.

C.3. Impact inzake geluidshinder

C.3.0. NAP's

De Directeur-generaal van de DGLV heeft per brief d.d. 05.02.2004 aan Belgocontrol de opdracht gegeven om in de AIP bepalingen op te nemen betreffende geluidsbeperkende procedures (NAP's - Noise Abatement Procedures):

- “ 1. Au paragraphe 9 de l'AIP STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES: 250 kt IAS MAX or clean speed (VZF), whichever is higher, below FL 100. This may be overruled by ATC for safety reasons.
2. Au paragraphe 3 de l'AIP OUTBOUND TRAFFIC : In order to minimize noise disturbance and to clear obstacles in the DEP area, ACFT shall maintain a net climb gradient of no less than 7% until passing 3200 ft QNH. If unable to comply, pilots are to advise ATC accordingly on requesting the start-up clearance”.

C.3.1. Geluidskadaster - Methodologie

Het regeerakkoord bepaalt dat “een precieze evaluatie zal gemaakt worden van de overvlogen zones, gemeente per gemeente en/of wijk per wijk van gemeente, om de geluidsimpact die de bevolking ondergaat te meten en om de ervaren geluidshinder te verzachten door een meer evenwichtige spreiding”.

In het BRUNORR-rapport werd een evaluatiemethode voorgesteld - “geluidskadaster” genaamd.

De methodologie van evaluatie van geluidshinder vertrekt van de berekening van “geluidscontouren” door het gebruik van de indicator LDEN¹ volgens het model INM (Integrated Noise Model), internationaal erkend en getest. Deze geluidscontouren LDEN worden aangevuld door het tekenen van ‘frequentiecontouren’ die het aantal keer dat een geluidslimiet werd overschreden meten, en van een vergelijking van de berekende contouren met de reële metingen uitgevoerd door BIAC, het Brussels Instituut van Beheer van het Milieu (BIM)/Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE) en de administratie van het Vlaamse Gewest (AMINAL).

Het aldus gerealiseerde kadaster is conform aan de Europese richtlijn 2002/49/EG die de lidstaten oplegt om voor de belangrijke luchthavens geluidsbelastingskaarten,

(1) Deze eenheid drukt het gemiddelde geluidsdrukniveau uit volgens het moment van de dag. De geluidsindicatie L DEN (Day-Evening-Night) wordt volgens het moment van de dag gewogen aan de hand van volgende coëfficiënten:

- dag (7 h - 19h): 1
- avond (19 h - 23 h): 3,16
- nacht (23 h - 7 h): 10.

Het gebruik van deze eenheid is in overeenstemming met de Europese Directive 2002/49/CE van 25 juni 2002, inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

opgesteld aan de hand van de Lden- en Lnight-indicatoren, te berekenen met behulp van het INM-model (cfr. de richtsnoeren bij de richtlijn 2002/49/EG).

De Adviescommissie, permanent overlegorgaan tussen BIAC, Vlaams Gewest (AMINAL) en Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BIM/IBGE), besluit in haar “Nota aan de IKW” van 18/11/2003 (dat):

- “De overeenkomst tussen berekende en gemeten waarden ‘s nachts over het algemeen vrij goed is, zowel uitgedrukt in L_{Aeq} als in aantal overschrijdingen van 70 dB(A) L_{Amax} .
- De grootste afwijkingen optreden in bebouwde omgevingen, waar metingen beïnvloed worden door reflecties tegen de gevels.
- Het berekend aantal overschrijdingen van de L_{Amax} -drempel van 70 dB(A) een gemiddelde is, waarop nacht per nacht afwijkingen mogelijk zijn.
- Redelijkerwijs een geluidskadaster, wijk per wijk, niet op korte termijn en niet uitsluitend op basis van metingen gerealiseerd kan worden. De enige redelijke en snelle manier om een geluidskadaster op te stellen bestaat in het gebruik van een rekenmodel, gevalideerd door metingen in een gepast aantal punten”.

Op 26 november 2003 stemde de Ministerraad in met de volgende door de interkabinettenwerkgroep van 24 november 2003 uitgewerkte definitie van het geluidskadaster:

“ 1. Cartografie

Het geluidskadaster is gebaseerd op drie types kaarten:

- a. Geluidscontouren LDEN
- b. Geluidscontouren LNight
- c. Frequentiecontouren (met een hoge en een gemiddelde drempelwaarde, te bepalen als 70dBA en 55/60dBA)

De kaarten worden geproduceerd door het INM-model.

Voor de frequentiecontouren wordt een verdere vergelijking van meetresultaten en berekeningen gemaakt:

- voor de dag;
- tijdens de maand augustus 2003;
- met drempelwaarde 70dBA.

De kaarten worden voorzien voor het verleden (2002, juli en augustus 2003) en voor de toekomst (gesimuleerd route- en baangebruik).

2. Metingen

De modelresultaten worden gevalideerd door metingen. Om aan het onevenwicht in het meetnetwerk tegemoet te komen, worden op korte termijn sonometers geplaatst:

- in Kraainem/Wezembeek-Oppem (AMINAL) op de intersectie van de landingsroute naar baan 02 en de vertrekroute vanop baan 25R;
- in Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe en Schaarbeek (BIM).

Er wordt op gewezen dat het plaatsen van sonometers op het grondgebied van het Vlaams Gewest de bevoegdheid is van de Vlaamse regering, terwijl de

plaatsing van sonometers op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de bevoegdheid van de Brusselse regering is. BIAC heeft een onafhankelijk meetnetwerk dat toelaat de vooruitgang met betrekking tot zijn milieuvergunning na te gaan.

Op langere termijn zal het meetnetwerk herzien worden in functie van eventuele nieuwe routes. De kaarten, gevalideerd door de metingen, zullen gebruikt worden om in voorkomend geval de routes te herzien in functie van een billijke spreiding.

3. Berekeningen gemeente per gemeente

Op basis van de modelresultaten zal een rapport opgesteld worden waarin, gemeente per gemeente, de volgende gegevens zullen vermeld worden:

- de oppervlakte in een bepaalde geluids- of frequentiecontour(...);
- het aantal inwoners in een bepaalde geluids- of frequentiecontour(...);
- de afstand van de luchthaven in concentrische cirkels ten opzichte van het uiteinde van de piste”.

Bij de beslissing van de Ministerraad van 3 december 2003 werden kaarten gevoegd. In de kaarten a tot c wordt de situatie voor het jaar 2002 en augustus 2003 (de ‘huidige’ situatie) weergegeven. De berekeningen gemeente per gemeente werden in een afzonderlijke tabel weergegeven.

AMINAL heeft een additionele sonometer opgesteld in Kraainem/Wezembeek-Opem.

Het BIM heeft nu in totaal 10 sonometers in Brussel, Schaarbeek, Evere, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Agatha-Berchem.

Het geluidskadaster dat de toekomstige situatie weergeeft op basis van het gesimuleerd baan- en routegebruik, opgemaakt door BIAC, KULeuven in samenwerking met het studiebureau AAC, is door BIAC aan de Minister van Mobiliteit overgemaakt op 25 februari 2004.

C.3.2. Resultaten van het geluidskadaster

- Situatie 2003

De geluidskaarten voor 2003 tonen aan dat er drie opstijgconcentraties en drie landingsconcentraties bestaan, meer bepaald de opstijgconcentraties:

- vertrek van baan 25R richting noorden, westen en zuiden over de gemeentes Diegem, Haren, Neder-over-Heembeek, Vilvoorde, Koningslo, Grimbergen, Meise en Wemmel tijdens de nacht en de dag;
- vertrek van baan 25R richting oosten over Diegem, Haren, Evere, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe tijdens de dag;
- vertrek van baan 20 richting oosten over de gemeentes Zaventem (Nossegem), Sterrebeek en Tervuren tijdens de nacht;
- en de landingsconcentraties:

- landen op baan 25R over de gemeentes Steenokkerzeel, Kampenhout tijdens de nacht en de dag;
- landen op baan 25L over de gemeentes Steenokkerzeel, Kortenberg, Herent tijdens de nacht en de dag;
- landen op baan 02 over de gemeentes Zaventem (Nossegem), Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Sint-Pieters-Woluwe, bij sterke noordoostenwind tijdens de nacht of de dag.

De berekeningen gemeente per gemeente (bestaande toestand), samengevat in onderstaande tabel, geven het aantal personen weer die vandaag blootgesteld worden aan een bepaalde gemiddelde geluidsbelasting over een etmaal (LDEN) en over de nacht alleen (LNIGHT):

Geluidsbe- lasting	Totaal aantal blootgestelden	Percentage in het Vlaams Gewest	Percentage in het Brussels Gewest
Lden > 55 dB(A)	120187	55 %	45 %
Lden > 65 dB(A)	6480	80 %	20 %
Lnicht > 55 dB(A)	9359	80 %	20 %
Lnicht > 60 dB(A)	1693	100 %	0 %

De berekeningen op basis van de frequentiecontourkaarten, samengevat in onderstaande tabel, geven het aantal personen weer dat vandaag blootgesteld wordt aan een aantal geluidspieken boven 70 dB(A) tijdens de dag (7 - 23u00) en tijdens de nacht (23 - 7u00):

Geluidspieken boven 70 dB(A)	Totaal aantal blootgestelden	Percentage in het Vlaams Gewest	Percentage in het Brussels Gewest
Dag: 5 of meer	236710	46 %	54 %
Dag: 50 of meer	24649	75 %	25 %
Nacht: 1 of meer	183260	48 %	52 %
Nacht: 5 of meer	48117	78 %	22 %
Nacht: 10 of meer	21834	82 %	18 %

Een overvlucht van een vliegtuig met een maximale geluidspiek van 70 dB(A), met een raam op verluchtingsstand zoals aangegeven in de 'Guidelines for Community Noise' van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WGO) geeft aanleiding tot een gemiddelde ontwakingskans van 1,3% (Nederlandse Gezondheidsraad, 1997) en tot een maximale ontwakingskans van 4,4% (Federal Interagency Committee on Aviation Noise, FICAN). Bij 10 overvluchten met elk een maximale geluidspiek van 70 dB(A) en gespreid over de nacht is de ontwakingskans 10 keer groter. De Wereld Gezondheidsorganisatie beschouwt 10 á 15 overvluchten met elk een maximale

geluidspiek van 70 dB(A) (i.e. ca. 45 dB binnen in huis) als schadelijk”². Vanuit deze gezondheidsoptiek komt het er bijgevolg op aan om het aantal gehinderden dat te maken heeft met meer dan 10 overvluchten met elk een maximale geluidspiek van 70 dB(A) te beperken (cf. infra "Gevolgen met betrekking tot geluidshinder");

Het betrokken geluidskadaster is uiteraard een evolutief gegeven waarbij m.b.v. extra meetpunten de performantie stelselmatig dient verhoogd te worden, en de meetresultaten continu dienen geëvalueerd te worden t.a.v. het bestaande model.

- Impact wijziging baangebruik - implementatie scenario A34

De definitie van het geluidskadaster (zie definitie door de interkabinettenwerkgroep van 24 november 2003) houdt in dat de geluidsimpact van nieuwe beslissingen inzake baangebruik wordt bepaald aan de hand van een geluidskadaster op basis van gesimuleerd baan- en routegebruik (...).

BIAC heeft op 25 februari 2004 het geluidskadaster van het scenario A34 en de bijhorende vliegprocedures aan de Minister van Mobiliteit overgemaakt.

Het betreffend geluidskadaster werd aan de vertegenwoordigers van de federale regering en de Brusselse en Vlaamse gewestregering overgemaakt tijdens een interkabinettenwerkgroep d.d. 26 februari 2004.

De Minister van Mobiliteit heeft op 27 februari 2004 aan de Adviescommissie gevraagd om op basis van de nieuwe situatie, i.e. de situatie zoals deze zal ontstaan na uitvoering van onderhavige opdracht, een verdere evaluatie van het geluidskadaster te maken.

Het geluidskadaster toont dat het aantal personen die een gemiddelde geluidshinder LDEN ondervinden van meer dan 60 dBA daalt van 26.041 in 2002 tot 22.653 in 2003 tot 21.242 in 2004 en voor LN daalt van 5.087 in 2002 naar 1.807 in 2003 naar 704 in 2004 (zie onderstaande tabellen "Aantal inwoners LN - contourzone in dB(A) (nacht 23-07h)" en "Aantal inwoners LDEN - contourzone in dB(A) (nacht 23-07h)");

Verder blijkt dat het aantal personen met meer dan 10 overschrijdingen van 70dBA tijdens de nacht daalt van 29.687 in 2002 tot 21.833 in 2003 tot 14.185 in 2004 (zie onderstaande tabellen «Nacht frequentiecontouren 70dB (23-07 h)" en "DAG frequentiecontouren 70dB").

De contourkaarten tonen aan dat de hinder gelijkmatiger gespreid wordt in functie van de afstand van de inwoners tot het einde van de banen;

Op basis van dit geluidskadaster werd door een onafhankelijk studiebureau, Resource Analysis, en een onafhankelijke gezondheidsdeskundige, Professor Annemans, de gezondheidsimpact voor de situaties in 2002 (concentratie) en 2004 (spreiding) vergeleken.

De studie van Resource Analysis "STUDIE VAN DE MILIEU-IMPACT VAN DE SPREIDING VAN DE GELUIDSHINDER VAN HET VliegVERKEER VAN EN NAAR BRUSSEL-NATIONAAL" besluit als volgt:

(2)“For a good sleep, it is believed that indoor sound pressure levels should not exceed approximately 45 dB LAmax more than 10-15 times per night (Vallet & Vernet 1991).”
<http://www.who.int/docstore/peh/Comnoise3.htm>

- “ Het effect van het spreidingsplan is vooral tijdens de nacht goed merkbaar. Voor L_{night} neemt zowel de oppervlakte van het geluidsbelaste gebied als het aantal betrokken inwoners significant af, nl. met 60%. In de meest belaste zones (boven de 60dB) is dit zelfs 85%³.
- Tijdens de nacht wordt de zone waarin 1 tot 5 maal een piekbelasting van meer dan 70dB wordt verwacht groter. De zones die een hogere frequentie vertonen worden echter kleiner, en bijgevolg ook het aantal betrokken inwoners (met spreidingsplan halveert het aantal inwoners dat meer dan 5 keer's nachts een piekbelasting groter dan 70 dB buiten (of 45 binnen) ondervindt bij overvlucht). Dit is conform met de WHO- richtlijn die stelt dat deze piekbelasting maximaal 10 tot 15 maal per nacht mag worden overschreden.
- Voor L_{den} is er een licht(e) stijging waar te nemen van het aantal bewoners in de minst belaste contour (55-60 dBA). In de meer belaste contouren neemt het aantal potentieel gehinderden af. Ook het totaal aantal gehinderden neemt, zij het lichtjes, af.”

De conclusie van de studie van Professor Annemans "Gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten" luidt als volgt:

- “ In deze analyse werd aangetoond dat een spreidingsplan een merkelijke daling teweegbrengt van de gezondheids- en gezondheidseconomische impact van nachtvluchten. Met het spreidingsplan zullen 19,5 % minder personen onderhevig zijn aan slaapverstoring en zal daardoor op jaarbasis een bedrag 29 Mln Euro maatschappelijke kosten vermeden worden.”

Op basis van het voorgaande moet besloten worden dat de onderhavige maatregel een daling van de negatieve gezondheidsimpact van het luchtverkeer van en naar de Luchthaven Brussel-Nationaal inhoudt, en meer in het bijzonder dat het aantal personen dat ernstige hinder ondervindt daalt door de onderhavige maatregelen.

C.4. Gevolgen met betrekking tot luchtkwaliteit

De Minister van Mobiliteit heeft het onafhankelijke studiebureau Resource Analysis gevraagd om de impact van de onderhavige maatregel op de luchtkwaliteit te berekenen;

De studie van Resource Analysis (zie reeds hoger) besluit dat de onderhavige maatregel de luchtkwaliteit niet ongunstig beïnvloedt.

- “ De bijdrage van het luchtverkeer aan de luchtvervuiling is zeer beperkt, en voor de meeste stoffen verwaarloosbaar (ca. 1%). Enkel voor zwaveloxides ligt het aandeel hoger (10%). Dit beperkte aandeel is te verklaren door de aanwezigheid van de Brusselse agglomeratie. De overheersende ZW-winden zorgen ervoor dat de vervuiling van de hoofdstad in NO-richting wordt gestuwd. Dit is duidelijk zichtbaar in de metingen. Nergens worden echter normen overschreden en zijn de gemeten achtergrondwaarden representatief voor een stedelijk gebied.
- Het effect van de spreiding is beperkt. Nergens worden normen overschreden”.

De studie van Resource Analysis besluit al evenzeer dat de onderhavige maatregel het risico voor derden gunstig beïnvloedt.

(3) Een gedeelte van dit effect is toe te wijzen aan het vervangen van Boeing 727-200 door 757-200. Simulaties voor 2003 tonen echter aan dat grosso modo de helft van het effect het gevolg is van de spreiding.

Nombre de riverains LN – zone de contour en dB(A) (nuit 23-07h)																
Année	55-60			60-65			65-70			70-75			>70			Total
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	
BRUXELLES	2263	1878	12													
HERENT	1	3														
KAMPENHOUT	382	386	447													
KORTENBERG	414	407	533													
KRAAINEM		3														
MACHELEN	3921	2626	2279													
STEENOKKERZEEL	1634	839	1010													
VILVORDE	100															
WEZEMBEEK-OPPEM		16														
ZAVENTEM	588	1397	781													
Total final	9303	7555	5061													

Nombre de riverains LDEN – zone de contour en dB(A) (nuit 23-07h)																
Année	55-60			60-65			65-70			70-75			>70			Total
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004	
BRUXELLES	5335	3898	1247	2080	2488	3010	2045	1276	669	23			10483	10483	4926	
EVERE	15090	27598	20731	75	1146	1312							15166	15166	22043	
GRIMBERGEN	17098	4086	321	153									17250	17250	321	
HAACHT	332	569	421										332	332	421	
HERENT	869	846	888	130	166	19							999	999	907	
KAMPENHOUT	1617	1724	1593	670	735	760	141	166	185				2429	2429	2537	
KORTENBERG	1934	2027	2240	1068	1410	1278	230	294	223	8	9	7	3241	3241	3750	
KRAAINEM	1746	1451	3129	78	3								1746	1746	3132	
LEUVEN	297	303	153										297	297	153	
MACHELEN	1155	1847	3079	3656	2680	4040	3704	2580	2780	2403	995	330	10961	10961	10228	
MEISE	3121												3121	3121		
ROTSELAAR	2	3											2	2		
SCHAErBEEK	4877	7970	21446										4877	4877	21446	
WOLUWE SAINT-LAMBERT	29	329	869										29	29	869	
WOLUWE SAINT-PIERRE		4567	160													
STEENOKKERZEEL	3319	3225	3602	2965	2634	2600	891	696	511	162	194	186	7342	7342	6907	
VILVORDE	9084	7450	2869	3848	7								12931	12931	2869	
WEMMEL	1329												1329	1329		
WEZEMBEEK-OPPEM	2897	4620	4107		738	94							2597	2597	4202	
ZAVENTEM	9210	14341	14664	1589	4091	2927	149	316	2288	1	43	11	10949	10949	17890	
Total final	80040	96616	81519	16235	16173	16043	7160	5228	4636	2596	1241	534	106081	106081	102761	

Overwegende dat uit de voormelde motivering blijkt dat na arrest nr. 126.669 van 19 december 2003 studies zijn uitgevoerd, dat daarbij rekening is gehouden met de bevolkingsdichtheid van de betrokken zones - waarbij erop gewezen is dat wanneer het gaat om de evaluatie van de geluidshinder, de persoon

als criterium moet worden genomen en niet een bevolkingsdichtheid - en met de overvluchten, ongeacht de herkomst of de bestemming van het vliegtuig; dat wat dit betreft, het administratief dossier een door BIAC op 25 februari 2004 opgesteld geluidskadaster 2004 bevat dat inzonderheid betrekking heeft op het totale aantal vluchten over de verschillende gemeenten nabij de luchthaven; dat dit kadaster “de toekomstige situatie weergeeft op basis van het gesimuleerd baan- en routegebruik” - en niet alleen de situatie van de banen - zoals in de omstreden handeling staat (blz. 35); dat dit “kadaster” weliswaar gebaseerd is op een gesimuleerd gebruik, maar er niettemin op gewezen dient te worden dat in de bestreden handeling een voorlopige situatie wordt vastgesteld in afwachting dat een reëel geluidskadaster wordt opgesteld; dat het derde onderdeel van het middel niet ernstig is;

Overwegende dat verzoekers in het vierde onderdeel de verwerende partij verwijten dat er geen echt en ernstig geluidskadaster bestaat;

Overwegende dat het vierde onderdeel feitelijke grondslag mist, om de redenen die uiteengezet zijn tijdens het onderzoek van het derde onderdeel van het middel;

Overwegende dat verzoekers een vierde middel ontleen aan schending van artikel 23, derde lid, 2/, van de Grondwet, juncto artikel 8.1. van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden en aan schending van het “standstill-beginsel”; dat ze tegen de verwerende partij inbrengen het gebruik van baan 02(20) aanzienlijk te hebben doen toenemen, een baan die “duidelijk meer geluidshinder en gevaar oplevert, in het bijzonder wanneer vliegtuigen met staartwind of zijwind opstijgen”; dat ze van oordeel zijn dat de bestreden beslissing in tegenspraak is met de regeringsverklaring van 10 juli 2003 en dat “geen enkel gegeven van het dossier een “dwingende reden (oplevert) en in een aanvaardbare verhouding staat tot het beoogde doel” die een zodanige schending van de rechten van verzoekers wettigt“;

Overwegende dat de bestreden handeling een chronologisch overzicht van de verschillende beleidsontwikkelingen tijdens de jaren 2000 tot 2004 inzake de concentratie of de spreiding van de vluchten (blz. 2 tot 13) omvat: dat in die handeling daaruit het volgende wordt afgeleid:

“ In dat verband (verwijst) de Raad van State in zijn arrest van 19 december (2003) naar het standstill-beginsel (...) terwijl de voortdurende evolutie in dit dossier, in het bijzonder die van de relatieve spreiding van vóór

2000 naar concentratiebeleid vanaf februari 2000 terug naar spreidingsbeleid vanaf juli 2003, de voorbije jaren aantoon dat van een stabiel voorafgaand “status quo ante” geen sprake is of was”;

Overwegende dat een regeringsverklaring geen regelgevende tekst uitmaakt waarvan de eventuele schending onwettigheid zou opleveren;

Overwegende dat, voor het overige, het middel samenvalt met het derde middel;

Overwegende dat het vierde middel niet ernstig is;

Overwegende dat verzoekers een vijfde middel aanvoeren dat ze als volgt uiteenzetten:

“ Het middel wordt ontleend aan schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet die de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie vastleggen, doordat bij de bestreden beslissing op een zuiver voluntaristische basis besloten is een groot deel van de opstijgende vliegtuigen van baan 25R en baan 25L naar baan 02(20) te verplaatsen, en deze beslissing dus tot gevolg heeft dat deze baan aanzienlijk meer wordt gebruikt, onder het voorwendsel dat gezorgd wordt voor een evenwichtige verdeling van de hinder van het luchtverkeer tussen de verschillende zones van de Brusselse rand;

terwijl de eerbiediging van het gelijkheidsbeginsel en van het beginsel van non-discriminatie impliceert dat personen die in objectief verschillende situaties verkeren niet op gelijke wijze worden behandeld; dat, concreet, de verzoekende partijen niet in dezelfde situatie verkeren als de andere omwonenden van de Brusselse Noordrand, aangezien ze wonen in wijken die dichter bevolkt zijn en de enigen zijn die de geluidsoverlast moeten ondergaan die afkomstig is van het opstijgen op drie banen (25R bij het opstijgen + bocht naar links, 02 bij het landen en 20 bij het opstijgen), en aangezien ze bovendien reeds meer blootgesteld zijn aan de geluidspieken van het luchtverkeer die het gevolg zijn van de concentratie van de landingen op baan 02 (zoals de Minister van Mobiliteit zelf heeft kunnen vaststellen op 28 augustus 2003 bij mevr. CORTOIS, buur van de vierde verzoekende partij: zie bijlage 12ter); dat het gelijkheidsbeginsel de kennis impliceert van de bestaande geluidshinder die de bevolkingsgroepen die blootgesteld zijn of kunnen zijn aan het vlieglawaaï reeds ondervinden, om elk van hen, ongeacht zijn of haar verzadigingsniveau, niet hetzelfde niveau van geluidshinder te laten ondervinden die van het luchtverkeer afkomstig is; dat het gelijkheidsbeginsel de gelijke behandeling impliceert van de bevolkingsgroepen die aan geluidshinder blootgesteld zijn en geen willekeurig gelijke spreiding van de vluchten over alle zones die grenzen aan de luchthaven, ongeacht de dichtheid ervan en ongeacht of de omgeving ervan reeds al dan niet lawaaiër is; dat, met andere woorden, het gelijkheidsbeginsel de verwerende partij verbiedt personen die in verschillende situaties verkeren op gelijke wijze te behandelen;

en terwijl de eerbiediging van het gelijkheids- en non-discriminatiebeginsel in ieder geval impliceert dat de geluidsoverlast van vliegtuigen tijdens nachten en week-ends, die normalerwijs periodes van de week zijn die bestemd zijn voor

rust, niet mag worden geconcentreerd boven dezelfde bevolkingsgroepen inzonderheid boven de wijken waar de verzoekende partijen wonen; dat het impliceert dat de geluidsoverlast van vliegtuigen moet worden gespreid door rekening te houden met de periode van de week waarin deze geluidsoverlast zich voordoet (welke hinder schadelijker is tijdens nachten en weekends); dat, met andere woorden, het gelijkheidsbeginsel in ieder geval verbiedt dat de geluidsoverlast veroorzaakt door de luchthaven Brussel-Nationaal sommige omwonenden, waaronder de verzoekende partijen, meer treft dan andere”.

Overwegende dat het middel alleen kan worden onderzocht in zoverre het betrekking heeft op de verzoekende partijen zelf en niet op groepen van personen waarvan zij de vertegenwoordigers zouden zijn tegenover andere groepen van personen;

Overwegende dat in de bestreden handeling de gekozen oplossing inzake het evenwicht dat tussen de verschillende zones moet worden gehandhaafd op het gebied van geluidshinder, gemotiveerd wordt in punt C.2. met als opschrift “Overeenkomstig het in het BRUNORR-rapport weerhouden ‘frequentiemodel’” (blz. 30 en 31) dat hierboven is overgenomen bij het onderzoek van het derde middel; dat de aldus uiteengezette motieven waarin sprake is van de verschillende parameters waarmee rekening is gehouden, prima facie geen kennelijke dwaling omtrent de beoordeling lijken op te leveren wat de situatie van de verzoekende partijen betreft; dat het middel niet ernstig is;

Overwegende dat niet voldaan is aan één van de voorwaarden gesteld in artikel 17, § 2, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, die vervuld moeten zijn om de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling te kunnen schorsen; dat de vordering tot schorsing niet kan worden toegewezen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het verzoek tot tussenkomst, ingediend door de gemeente Machelen in de rechtspleging in kort geding onder aanvoering van de uiterst dringende noodzakelijkheid, wordt afgewezen.

Artikel 2.

De verzoeken tot tussenkomst, ingediend door Gregory LAGAE, Christiane MARCELIS, Luc GOOVAERTS, enerzijds, en door Fernande DE BLECKER en Philippe HUTSEBAUT, anderzijds, worden ingewilligd.

Artikel 3.

De vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling, ingesteld onder aanvoering van de uiterst dringende noodzakelijkheid, wordt afgewezen.

Artikel 4.

Overeenkomstig artikel 3, § 1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 5 december 1991 tot bepaling van de rechtspleging in kort geding voor de Raad van State, zal van dit arrest per fax kennis worden gegeven.

Artikel 5.

De kosten, bepaald op 2325 euro, komen ten laste van de verzoekende partijen ten belope van 175 euro elk en van de tussenkomende partijen ten belope van 125 euro elk.

Aldus uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van de XIIIe kamer, op zeventien maart tweeduizend vier door:

de HH. HANOTIAU,	kamervoorzitter,
LEWALLE,	staatsraad,
Mevr. GUFFENS,	staatsraad,
de Hr. SCOHY,	griffier.

De Griffier,

De Voorzitter,

G. SCOHY

M. HANOTIAU

VERTALING OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 63,
EERSTE LID, VAN DE WETTEN OP DE RAAD VAN STATE,
GECOÖRDINEERD OP 12 JANUARI 1973.